MONDIALE RALLY MONZA CHE CHIUDE L'ERA DELLE WRC PLUS È SFIDA DECISIVA
AUTO SPRINT
n. 46
Anno LX Settimanale, 16-22 novembre 2021
3,00 Euro (Italy only)
60 ANNIVERSARIO
INTERVISTA A LUCA DI MONTEZEMOLO
«Trent'anni fa nasceva la mia Ferrari»
DAL GP BRASILE AL GP QATAR
HAMAYRTON
Lewis corre e fa sognare alla Senna, trionfando a Interlagos e portandosi a -14 punti in classifica da Verstappen, secondo arrivato. E mentre la Mercedes riprende margine a +11 tra i Costruttori, la Ferrari, quinta e sesta con Leclerc e Sainz, distanzia ancor più la McLaren e consolida il terzo posto tra le Case

di Andrea Cordovani

Rendiamo grazie a San Paolo

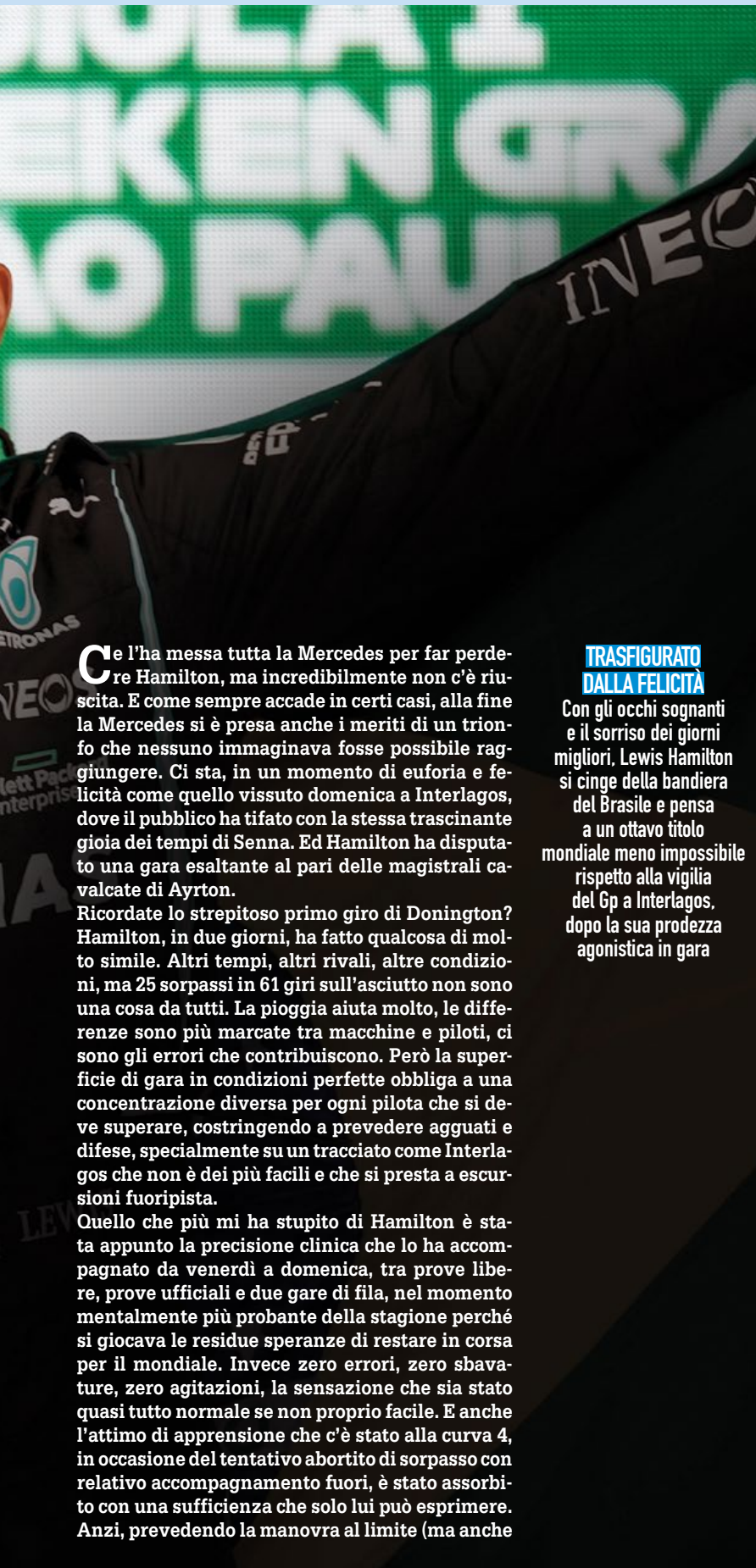
Rendiamo grazie con devozione anche a San Paolo che ci regala un Gp esaltante. Lo spot perfetto per un Mondiale di F.1 bello come non mai. In zona Ayrton Senna, Lewis Hamilton artiglia una vittoria incredibile, una delle più belle nel mare magnum dei suoi 101 successi in F.1. Devastante il 7 volte campione del mondo sulla pista di Interlagos. Come uno squalo riemerge dalle pieghe di un week end tutto in salita e addenta il rivale Max Verstappen. Con una serie di sorpassi da cineteca Hammer lancia un messaggio clamoroso al campionato e rilancia la sfida. Per mettere al tappeto uno come lui, serve altro. Mentre il Mondiale di F.1 si sposta dal Brasile in Qatar, per una prima volta piena di incognite, Hamilton lima a 14 lunghezze il suo distacco dalla vetta e si prepara per un rush finale che ci farà balzare tutti sul divano. Una prova di forza poderosa quella di Lewis e anche della Mercedes che puntella il primato nel Costruttori e allunga su una Red Bull stordita da un blitz capolavoro e nonostante una strategia non cristallina da parte delle truppe di Toto Wolff. Anche in Brasile questa stagione sorprendente si diverte a sparigliare le carte, rendendo il confronto uno spettacolo imprevedibile e ad alta tensione. Ora con la variabile impazzita di due Gp sconosciuti all'orizzonte, la corsa per i titoli diventa ancor di più esplosiva. Benzina sul fuoco di un duello Mercedes-Red Bull giocato anche su un clima di sospetti che proprio in Brasile hanno finito per incendiare ancor di più l'atmosfera. Ci siano consentite anche due parole su Antonio Giovinazzi. Il benservito della Sauber lascia molto amaro in bocca. Non è la prima volta che un pilota vede interrompere il suo sogno di proseguire a correre in F.1. Ma in questo caso il trattamento ricevuto dall'unico pilota italiano al via nel Circus ha il sapore della beffa. Più volte messo in difficoltà dal suo team, il ragazzo di Martina Franca deve affrontare ancora una volta una salita nella sua carriera. È abituato a combattere. Sa per esperienza quanto può essere dura la vita per un pilota, conosce sulla sua pelle la parola sacrificio. Avrà altre possibilità di farsi valere Antonio. Intanto il matrimonio d'interesse tra la Sauber e il sostituto di Giovinazzi, Guanyu Zhou (30 milioni di dollari, 26 milioni di euro) trova favorevole la F.1 che vede spalancarsi un mercato da 1,4 miliardi di persone. L'Italia, invece, resterà orfana con l'uscita di scena del suo unico pilota, che meritava certamente più considerazione. E maggiore rispetto. E ora uno sguardo ai rally. Nel prossimo week end a Monza sarà decisiva per l'assegnazione dei titoli iridati. Per la seconda volta consecutiva la gara italiana diventa il palscoscenico finale dentro a un Mondiale Rally dove Sebastien Ogier e la Toyota sono a un passo dal titolo. Il sette volte iridato francese, guida la classifica con 17 punti di vantaggio sul compagno di squadra Elfyn Evans. Più marcata la distanza tra Toyota e Hyundai nella corsa al titolo Costruttori. Ma, si sa, nei rally può succedere di tutto. Le sorprese sono dietro a ogni curva. Per referenze basta chiedere a Evans che lo scorso anno lungo un tratto infido di una speciale della Bergamasca vide svanire il titolo volando fuori strada. Ora il gallese può prendersi la rivincita su un Ogier che vuole chiudere alla grande la sua avventura da rallista a tempo pieno. Vincere l'ottavo titolo e poi tuffarsi nel Wec è il suo obiettivo. Lo racconta in un'intervista su questo numero alla vigilia dell'ultimo round del Mondiale Rally 2021. Dove si chiuderà l'epoca delle Wrc Plus. Prepariamoci a uno spettacolo finale davvero bello tosto.

In questo numero di Autosprint troverete alcuni brani di una lunga intervista che l'Avvocato Luca Cordero di Montezemolo ha concesso al nostro giornale. Esattamente 30 anni fa diventava presidente della Ferrari. Era il 15 novembre 1991. Non chiuse occhio tutta la notte, fissò il muro. E quando si tirò su dal letto all'alba di un nuovo giorno, in un tumulto di emozioni, si mise al volante andando incontro al proprio destino. Quel giorno la storia prendeva un nuovo corso dalle parti di Maranello. Il resto è il racconto di un'avventura che è entrata nella storia dello sport e del costume italiano. Una vita strettamente intrecciata a quella di un'azienda e di una scuderia senza eguali nel mondo. La Ferrari di Montezemolo è anche il titolo del prossimo numero di **Autosprint Gold Collection** in uscita in edicola nei prossimi giorni. Un volume che celebra proprio la grande epopea del Cavallino che esattamente trenta anni fa veniva preso per le redini dall'Avvocato. Dal novembre 1991 all'ottobre del 2014, ventitré anni incredibili, pieni di iniziali angosce, di tonfi ma anche infarcito di trionfi. Un'ascesa difficile ma clamorosa sotto la presidenza di un uomo che ha legato la sua vita al Cavallino. Già perché le Ferrari di Luca Cordero di Montezemolo sono sostanzialmente due, in altrettante stagioni della sua e della nostra vita. E si concretizzano e si sintetizzano entrambe nelle più grandi resurrezioni mai vissute dalla Casa del Cavallino Rampante in Formula Uno, all'interno di un mondo in cui, di regola, è facile cadere ma quasi impossibile rialzarsi. In 130 pagine si ripercorrono tutte le fasi salienti di quella Ferrari che scaldava il cuore del popolo rosso. Con una lunga intervista Luca Cordero di Montezemolo svela retroscena e aneddoti di quelle straordinarie stagioni che presero il via nel momento più difficile quando a Maranello i piazzali erano pieni di auto invendute e la squadra di F.1 latitava nell'anonimato. ●

di Pino Allievi

Hamilton alla Senna

MENTRE LA MERCEDES FA DI TUTTO PER METTERSI NEI GUAI, HAMMER TIRA FUORI DAL CILINDRO UN WEEKEND DA ANTOLOGIA, NEL QUALE A ISPIRARLO SEMBREREBBERO LE PRODEZZE STILE AYRTON

TRASFIGURATO DALLA FELICITÀ
Con gli occhi sognanti e il sorriso dei giorni migliori, Lewis Hamilton si cinge della bandiera del Brasile e pensa a un ottavo titolo mondiale meno impossibile rispetto alla vigilia del Gp a Interlagos, dopo la sua prodezza agonistica in gara

Ce l'ha messa tutta la Mercedes per far perdere Hamilton, ma incredibilmente non c'è riuscita. E come sempre accade in certi casi, alla fine la Mercedes si è presa anche i meriti di un trionfo che nessuno immaginava fosse possibile raggiungere. Ci sta, in un momento di euforia e felicità come quello vissuto domenica a Interlagos, dove il pubblico ha tifato con la stessa trascinante gioia dei tempi di Senna. Ed Hamilton ha disputato una gara esaltante al pari delle magistrali cavalcate di Ayrton.
Ricordate lo strepitoso primo giro di Donington? Hamilton, in due giorni, ha fatto qualcosa di molto simile. Altri tempi, altri rivali, altre condizioni, ma 25 sorpassi in 61 giri sull'asciutto non sono una cosa da tutti. La pioggia aiuta molto, le differenze sono più marcate tra macchine e piloti, ci sono gli errori che contribuiscono. Però la superficie di gara in condizioni perfette obbliga a una concentrazione diversa per ogni pilota che si deve superare, costringendo a prevedere agguati e difese, specialmente su un tracciato come Interlagos che non è dei più facili e che si presta a escursioni fuoripista.
Quello che più mi ha stupito di Hamilton è stata appunto la precisione clinica che lo ha accompagnato da venerdì a domenica, tra prove libere, prove ufficiali e due gare di fila, nel momento mentalmente più probante della stagione perché si giocava le residue speranze di restare in corsa per il mondiale. Invece zero errori, zero sbavature, zero agitazioni, la sensazione che sia stato quasi tutto normale se non proprio facile. E anche l'attimo di apprensione che c'è stato alla curva 4, in occasione del tentativo abortito di sorpasso con relativo accompagnamento fuori, è stato assorbito con una sufficienza che solo lui può esprimere. Anzi, prevedendo la manovra al limite (ma anche irregolare) di Verstappen, Lewis ha fatto di tutto per evitare la collisione, sicuro che al successivo assalto l'esito sarebbe stato diverso. Un pilota pulito, leale, correttissimo contro un aspirante campione arrembante e disposto a ogni cosa pur di non farsi superare. Ha atteso con calma 11 giri, Hamilton, ed ha ripetuto la manovra, stavolta con più decisione e freddezza: e gli è andata bene, accompagnato da una ovazione degna di un gol di Pelè al Maracanà. Poi è stata una passeggiata, perché Verstappen è rimasto subito staccato e si è rassegnato alla sconfitta, mascherata peraltro benissimo una volta raggiunti i box.
Il messaggio che Hamilton ha inviato al mondo è di nuovo simile a quelli che lanciava Senna: «*Voglio dire a tutta la gente che, con la volontà, ogni obbiettivo diventa possibile. Non bisogna mai smettere di lottare e di credere in quello che si desidera*». Parole da Pontefice, da guru, da Budda che – giustamente – utilizza lo sport per sconfinare nei temi della vita affini alla sensibilità della gente comune. Bravo e positivo. E anche felice dentro e fuori, tanto da ricompensare il tifo del pubblico con la bandiera brasiliana sventolante nel giro di ricognizione e poi a coprire la tuta, come un mantello, sul podio. Un po' ruffiano come sempre, però anche simpatico e generoso.
Avevamo esaltato, dopo la gara di Città di Messico, le qualità dei motori Honda che si rompono meno di quelli della Mercedes. È ancora così. Però mai avremmo immaginato che, cambiando l'unità termica, la Mercedes sarebbe stata capace di compiere un passo in avanti così grande. Adesso - toccando ferro perché sull'affidabilità dei motori non esistono certezze - è Hamilton a trovarsi in vantaggio nelle prossime gare avendo un propulsore più fresco che gli permetterà ancora di attaccare. Sempre che il caldo del Medio Oriente non diventi un boost per la Red Bull. Il duello si giocherà sui dettagli ed è per questo che preoccupa l'attitudine della Mercedes a sbagliare (anche) le strategie di gara, come è successo domenica quando non ha risposto subito alla seconda sosta di Verstappen: ennesimo errore in una annata in cui gli svarioni non si contano più. Tanti concettuali, tanti dovuti ad una tensione che la Mercedes degli ultimi anni non aveva mai sperimentato.
Ma proprio nel momento più difficile, è emersa la statura di un campione che non ha pari, nella Formula Uno moderna. E che continua a sorprendere per l'impegno che sta profondendo in questa battaglia in cui lotta sia contro Verstappen sia contro un cambio generazionale che non intende accettare. L'Hamilton del Brasile non è un pilota che sta per imboccare il viale del tramonto. Tutt'altro. È invece un fenomeno che nella piena maturità sta sfoderando altri numeri del suo inesauribile repertorio. Poco conta che centri l'ottavo titolo: è già, numeri alla mano, il più grande della storia. Se supererà Verstappen nelle tre gare che restano tanto meglio. Altrimenti non cambierà nulla: quello che ha mostrato in Brasile basta e avanza per sancire le gerarchie.

di Giorgio Terruzzi

Verstappen c'è la prova suprema

MAX RESTA IL FAVORITO PER LA CONQUISTA DEL TITOLO, MA LA TEMPRA DEL SUO AVVERSARIO È ROBA PREGIATA. DENTRO A QUESTO INCREDIBILE DUELLO L'OLANDESE HA IMPARATO MOLTISSIMO

E ALLA FINE MAX PIEGA LA TESTA
Sulla carta quella di Interlagos avrebbe dovuto essere una pista pro Red Bull. Ma per Max Verstappen è arrivato il secondo posto dietro a un Hamilton in devastante rimonta. L'olandese si presenta ora in Qatar con 14 punti di vantaggio su Hamilton

È davvero una prova suprema quella che è chiamato ad affrontare il sìgnor Max, data la tempra dell'avversario, roba pregiata che non stinge, non flette. Lewis non cede una verza nemmeno a peso d'oro. Certo, lui, Max, ha a disposizione materia prima altrettanto rilevante, nel senso della Red Bull, e può contare su chi non vede l'ora di scrivere un nome nuovo sull'albo d'oro del Mondiale. Una quantità di gente, stufa del monopolio, compresi, forse, alcuni giudici di gara, vista l'assenza di sanzioni dopo la spallata rifilata ad Hamilton nel primo tentativo di sorpasso a San Paolo. Un gesto fuori dalle regole che solo gli arbitri del Mondiale hanno giudicato innocuo, vai a capire come mai. Gli stessi che hanno impiegato 24 ore per capire che le mani dell'olandese non sono quelle di Hulk, che la toccatina all'ala della Mercedes dopo le qualifiche valeva una multa. Di 50 mila euro. Perché non di 5 milioni, di 50 euro, o di 500? Vai a capire perché, again. Misteri della fede motoristica, come abbiamo imparato ad accettare sin dal tempo del catechismo.

In compenso, Verstappen ha imparato moltissimo dentro il duello che infiamma questo campionato. Ha imparato, per esempio, a cedere quando non ha senso resistere, quando la scazzottata è imminente. L'ha imparato a spese proprie dentro una stagione che, altrimenti, sarebbe già chiusa. Già, perché i punti persi dal nostro uomo sono parecchi, considerando una certa supremazia Red Bull misurabile in qualifica e in una quantità di gare. Il tema è curioso e per certi versi irrisolto: troppo spesso quando arriva una pista data per favorevole a questo o a quello, il pronostico salta matematico la domenica. Di certo e comunque il suo team sembra più in bolla rispetto alla premiatissima ditta rivale, troppo spesso in bambola, letteralmente salvata dalle prestazioni di Re Luigi. Insomma, il caso non esiste e Max resta il favorito numero uno al titolo, valutando proprio la sua macchina e quindi la classifica, pur nell'ipotesi che Verstappen sia costretto a sostituire pure lui una unità motrice nelle ultime tre gare, con conseguente penitenza.

Il fatto è che ormai la questione rischia di non risentire più di tanto della tecnologia perché questo è un corpo a corpo, un vero grande duello che richiede da oggi in poi, più che mai, nervi e cuore, testa e piede, vale a dire quella gamma misteriosa e profonda che regola la psiche e quindi i comportamenti attimo dopo attimo, in una condizione di massimo stress. E qui il giovanotto olandese deve davvero dare prova di farcela, di essere diventato un vero campione, vista e considerata l'esperienza e l'attitudine del suo antagonista. Uno che ha già avuto a che fare con situazioni analoghe, titolo in ballo. Uno, insomma, che la sa lunga in termini di applicazione mentale del talento.

Il bello viene adesso. Nei capitolo decisivi del confronto, quando un errore diventa una maledizione, quando uno scarto in avanti vale oro. Non crediamo che a Verstappen dispiaccia, anzi. A patto che non presuma di farcela quando fatta non lo è ancora. A patto, per dire, che non si metta a chiacchierare a proposito del numero 1 sulla sua macchina prima che il numero 1 venga assegnato. A patto, ecco, che non cominci a ridere proprio adesso. Ha i numeri per farcela. Ed ha di fronte un rivale che, in caso di vittoria, renderebbe il suo trionfo davvero memorabile. Ciò che Max sogna e spera sin da quando pedalava sul triciclo. In fin dei conti, la grandezza di Hamilton, indietro in classifica a tre gare dal sipario, indica già un'altra grandezza. La sua. ●

di Carlo Vanzini Sky F.1

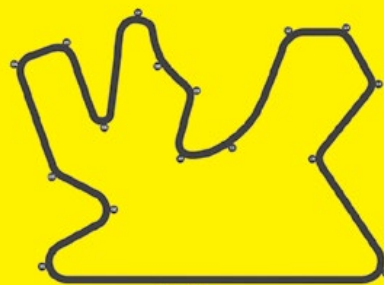
Show time

SE CI FOSSE UNO SCENEGGIATORE DIETRO QUESTO MONDIALE NON POTREMMO CHE STRINGERGLI LA MANO. QUANDO TUTTO SEMBRA SCRITTO E DECISO, ECCO ARRIVARE IL CAPITOLO SUCCESSIVO CHE NON TI ASPETTI E CHE RIAPRE I GIOCHI, POLARIZZANDO AFFETTO E ASPETTATIVE SU HAMMER

La **Mercedes** gioca il jolly, quella che sembra l'ultima mossa per evitare lo scacco al re, ossia cambiare motore, prendendo 5 posizioni di penalità, ma avendo così un'unità da poter spingere di più per quattro gare. All in. L'azzardo paga in qualifica, con un vantaggio netto sugli altri, ma ecco di nuovo il colpo di scena: squalificato! Costretto a partire in fondo nella sprint race, per un'irregolarità dell'ala posteriore. Una battaglia con Red Bull, tutt'altro che archiviata. Hamilton, grazie anche al motore con mappatura da qualifica, passa da ventesimo a quinto, costruendo, in percentuale rispetto ai giri percorsi, la più grande rimonta della Formula Uno moderna. Non era la prima volta che partiva ultimo, gli era successo già quattro volte, poche comunque rispetto ai 285 Gran Premi disputati e addirittura dai box e quindi ventiduesimo allora, in Ungheria nel 2014, risalendo fino al podio, ma era la prima volta in una gara con solo 100 km davanti per recuperare. Ci sono poi le 5 posizioni per la sostituzione del motore ancora da contare, quindi via di nuo-

PROSSIMO GP **QATAR**

21 NOVEMBRE
Partenza alle ore **15.00**
Losail International Circuit
5.380 metri - 57 giri
Distanza di gara: 306,66 km

I PRIMATI
Circuito che debutta nel campionato di Formula Uno
In qualifica: -
In gara: -
Distanza: -

VENERDÌ 19 NOVEMBRE		
SkySportF1	**F1** Libere 1	11.30
SkySportF1	**F1** Libere 2	15.00
SABATO 20 NOVEMBRE		
SkySportF1	**F1** Libere 3	12.00
SkySportF1	**F1** Qualifiche	15.00
TV8	**F1** Qualifiche	18.00
DOMENICA 21 NOVEMBRE		
SkySportF1	**F1** Gara	15.00
TV8	**F1** Gara	18.00

* La programmazione è aggiornata a domenica 14 novembre, giorno nel quale è stato chiuso questo numero di Autosprint

vo nel gruppo. Il resto è storia con una battaglia con Max feroce, a livello dello spettacolo che ci stanno regalando questi due campioni. Entrambi meritano il titolo perché entrambi hanno portato a un livello eccezionale la loro sfida, senza esclusioni di colpi, sia tra loro sia tra le due squadre. Vorrei sottolineare l'intervista di Hamilton dopo la sprint qualifying che peraltro esce promossa, come esperimento di questo 2021, ma questo è un altro discorso. Era felice come un bambino appena sceso dal go kart. Un piccolo sognatore di 36 anni.
La sua forza sta lì, nel trovarsi a vivere ogni giorno, quasi come se fosse il primo. In questo periodo, in cui si parla molto di tennis, abbiamo detto, alla vigilia del Brasile che Max serviva per il match, sul 30-0. In gara si è trovato con un vantaggio tale da poter andare già in Qatar con il primo vero match ball della sua vita. Adesso è 30-15 sempre con il vantaggio di un break, ma Lewis ha piazzato un passante di quelli che fan capire all'avversario che è ancora vivo e ben presente e che quindi non può

IL CASO NON È CHIUSO!
Una meravigliosa prova di classe e orgoglio di Lewis Hamilton in Brasile riapre la lotta per il titolo, con Hammer a -14 punti e una Mercedes tornata a mordere la Red Bull-Honda

sbagliare un colpo per chiudere l'incontro mondiale. Ho visto i tifosi sulle tribune in Brasile non sedersi mai, presi e rapiti dalla lotta tra i due. Hanno spinto chi una volta fischiavano, storia del 2008, tanto che Lewis ha detto a Massa: *«adesso capisco cosa provavi tu con questo pubblico tutto per te»*. Ha sentito molto tutto questo Lewis, inneggiando più volte a Senna, battendo Max che è "imparentato", per via del fidanzamento con Kelly, con Nelson Piquet, acerrimo rivale proprio di Senna, ma questa è un'altra storia, anzi LA STORIA.
Questo 2021 è un anno epocale per la Formula Uno, comunque andrà finire perché abbiamo due masterclass con, da una parte, chi sta provando a chiudere un'era, quella di Lewis e dall'altra chi punta all'ottava corona, per essere, nei numeri almeno, unico! Adesso sotto con due incognite, Qatar e Arabia Saudita con piste inedite per la Formula Uno e se lo sceneggiatore esistesse davvero e fosse ben concentrato, potrebbe scrivere una storia ancor più incredibile, facendoli arrivare a pari punti ad Abu Dhabi. ●

di Fulvio Solms

Tensione
oltre quota cento!

LA SITUAZIONE EMOTIVA, DIALETTICA E COMPORTAMENTALE TRA MERCEDES E RED BULL-HONDA ORMAI È ARRIVATA A LIVELLI DI DUBBIA SOSTENIBILITÀ. ANDIAMO A SCOPRIRE COME E PERCHÉ

TOTO WOLFF SEMPRE PROTAGONISTA
In un weekend altalenante, emozionante e dai mille volti, il grande protagonista è stato, al di qua del muretto Mercedes, lo scatenato Toto Wolff, così ritratto da un Matitaccia in gran vena

Tossine ne girano, da avvelenare tutti i serpenti della Snake Island, tanto per non allontanarci dal Brasile. Dietro ogni mossa e ogni parola e il linguaggio del corpo – certo, anche quello – emerge tra Mercedes e Red Bull, tra Toto Wolff e Christian Horner, un'acrimonia anche superiore al livello dello scontro in pista. Così, mentre Lewis-Ayrton cuoce a fuoco lento e infine si pappa Max a Interlagos, i capisquadra sono tutti impegnati sul fronte delle polemiche, dei sospetti, delle delazioni, dei messaggi a nuora affinché suocera intenda. Va pure detto che in questo specialissimo sport e in particolare sul fronte dell'arroganza i red-bulli – forse irritati per esser trattati ingiustamente come parvenu, i bibitari, un po' come quelli della Benetton negli anni Novanta erano per l'Avvocato *«quelli dei maglioncini»* – rimangono campioni indiscussi. Le lingue sono lame affilate, come s'è sentito via radio nel momento in cui il muretto ha annunciato a Verstappen che gli era stato esposto un avvertimento dopo lo zigzag tra curva 3 e 4 al giro 58 per tenere dietro Hamilton. *«La bandiera bianca e nera? Salutamela»*, ha detto strafottente il pilota. Analogo veleno è stato percepito nella reazione, peraltro composta, di Hamilton alla notizia, sempre via radio, che il trascinamento da parte di Verstappen all'esterno della curva 4 era stato letto come un normale evento di gara. *«Ok, ovviamente!»*, aveva replicato lui in modo puntuto e sarcastico. Ma l'intero week end dei duellanti ha camminato in equilibrio sul filo della rissosità verbale. A scatenarlo è stato Horner quando venerdì s'è presentato in giuria con un faldone sotto il braccio, corredato da video. Non voleva fare reclamo, questo no, ma solo far notare ai commissari tecnici, certamente nell'interesse della Mercedes, che quell'ala posteriore s'apriva troppo e sarebbe stato un peccato se la gara della Stella fosse stata inficiata da una squalifica. Risultato: indagine severa e cancellazione di tutti i tempi della qualificazione di Lewis, franato da primo a ultimo sulla griglia della gara sprint. La squalifica per il DRS che sgarrava di due millimetri, una misura che in differenti circostanze sarebbe rientrata nella tolleranza, era stata accompagnata dalla constatazione dell'assenza del dolo e comunque Horner, una volta incassato il provvedimento, ha osservato che *«in effetti certe velocità non si spiegavano già in Messico»*. Come a dire: altro che buona fede, questi fanno i furbi da tempo. E quando «i furbi» hanno vinto anche con l'ala regolare, Horner ha guardato altrove: *«Con quel motore vanno trenta chilometri all'ora più di noi»*. Anche più protagonista è stato Toto Wolff, che dopo aver messo in fila diverse circostanze – segnalazione Red Bull, squalifica di Hamilton incassata in silenzio, solo multa a Verstappen per aver toccacciato l'ala Mercedes, nessuna indagine su Max che spinge Lewis fuori pista (e Mercedes se l'aspettava, anzi l'aveva pubblicamente annunciata quando la giuria aveva solo spiegato di aver «notato» l'episodio), nessuna penalità a Max che zigzaga per quattro volte davanti a Hamilton – ecco, dicevamo, dopo aver messo in fila tutto questo, ha perso le staffe. Al sorpasso decisivo di Hamilton a Verstappen, Wolff ha urlato qualcosa di spiacevole col dito puntato verso la telecamera. *«Era un messaggio per la Direzione Gara* – ha poi spiegato – *Avevo avuto una discussione prima, con Michael Masi, ma è stata trasmessa solo la mia reazione. Ne dovremo parlare a porte chiuse. Però se il regolamento dice che non si può spingere nessuno fuori dalla pista in Messico, la cosa vale anche in Brasile. Poi vieni spinto fuori e non succede niente: così non è coerente»*. Purissimo miele di acacia, invece, nelle comunicazioni tra Masi e la Red Bull. Subito dopo il deragliamento di Verstappen a danno di Hamilton nella via di fuga ha aperto la radio l'ingegner Jonathan Wheatley: *«Michael, si tratta solo di lasciarli correre...»*.

E Masi: *«Sì stiamo dando solo un'occhiata. Grazie comunque per il contributo»*. Ha chiuso il tecnico: *«Figurati, è stato un piacere»*. Un latte e miele dolciastro fino allo stucchevole per la Mercedes, che dallo stesso Masi s'è sentita trattata con la carta vetrata di grana grossa. Non essendo stato piacevole, non ha alcuna intenzione di rivivere l'esperienza. ●

Sauber, vergogna!

La fine del rapporto tra Antonio Giovinazzi e la Sauber-(solo per modo di dire) Alfa Romeo è una delle vicende più scandalose e ingiuste nella storia recente della F.1. Non perché sia di fatto finita - giacché prima o poi tutto termina, a questo mondo -, ma, in particolare, per come si è svolta e per come, in realtà, il rapporto stesso non ha mai ottenuto coronamento alcuno, perché un quinto posto, due noni e cinque decimi in tre anni sono meno di quanto era logico pensare di raggiungere. Ma il pilota italiano non ha mai avuto la reale possibilità di crescere, d'esprimersi al meglio e di trovare persone disposte a credere in lui, nella squadra di Hinwil. Questo per vari motivi, nessuno dei quali imputabile alle responsabilità di Bon Giovi, o al suo comportamento in pista o fuori.

LA SQUADRA DI HINWIL AVEVA TUTTO IL DIRITTO DI SCEGLIERSI UN NUOVO PILOTA, MA NON CERTO DI TRATTARE MALE, AVVILIRE E SVILIRE L'ITALIANO GIOVINAZZI

Tanto per cominciare, Antonio è stato fin dal primo momento più sopportato che supportato dal team, anche se le sue prestazioni sono state sempre più che dignitose, certamente contrassegnate da alti e bassi, ma mai sotto il limite dell'accettabilità.
Il fatto di andare al passo di Kimi Raikkonen, se non, sul giro secco, spesso pure più veloce, non può certo essere considerato un punto di demerito, vero? Eppure il clima non è mai stato ideale, l'aria sempre freddina se non gelida e l'atteggiamento medio della dirigenza verso di lui dal tiepido al polare. Di più. L'avete mai sentiti i team radio tra Antonio e il suo muretto? Mai un incoraggiamento, un motivational, mai e poi mai un attestato di stima, un pizzico di tifo o lo straccio di un sostegno psicologico gridato, carezzevole o fin solo sussurrato.

BUON VISO A CATTIVO GIOCO
L'atteggiamento signorile, quasi british e galantomista di Antonio Giovinazzi e del suo manager Enrico Zanarini, al di là delle espressioni poco felici, resta garanzia di stile. Però sta di fatto che alla Sauber non si sono comportati bene e per niente nei confronti del pilota italiano

Niente di tutto ciò. Semplicemente, delle comunicazioni unilaterali, impiegatizie, asettiche e secche, al punto che è possibile trovare più entusiasmo nel carteggio con un ingegnere del catasto.
Poi c'è l'aspetto della sfiducia di fondo. Per esempio, quest'anno la più bella occasione che si è presentata - a oggi -, ad Antonio è stata nel bagnato Gp d'Ungheria, a conti fatti una delle rarissime occasioni a vantaggio dei non top team per ottenere qualcosa, vedi Ocon vincente su Alpine.
Ebbene, il pilota italiano si presenta tentando la carta del gioco strano, calzando gomme slick, ossia da asciutto. Pronti-via, succede il parapiglia e arriva la bandiera rossa che stoppa tutto.
Si rientra in pista dopo che la situazione è tornata praticabile e a questo punto Antonio chiede di mantenere l'azzardo delle gomme slick, perché lui sente che può pagare, ne è sicuro, ma la squadra gli dà torto e prende un'altra strada.
Peccato, maledizione, perché è stato dimostrato che se Bon Giovi fosse partito al secondo via dell'Hungaroring ancora con le slick, più avanti sarebbe andato in testa per un buon numero di giri, presumibilmente portando a casa punti molto, molto pesanti.
Niente di tutto ciò. Con lo scorno finale di un beffardo tredicesimo posto al traguardo.
E non è questo l'unico grande rimpianto dell'anno, visto che tutte le volte - specie nelle occasioni in cui la corsa ha subìto un imprevisto o una situazione tale da creare inconvenienti o variabili improvvise -, puntualmente le scelte tattiche del team hanno finito quasi implacabilmente col penalizzarlo.
Ormai è proverbiale notare che tutte le volte in cui Antonio, come in Messico, si ritrova davanti grazie a un avvio brillante quanto propizio, poi arrivano tattiche incredibilmente autolesionistiche a farlo fermare nel momento più sbagliato per poi vederlo ripartire intruppato malamente e senza rimedio nella pancia del gruppone.
Roba assurda, al limite del vergognoso e del deprimente, per un pilota di F.1, che fa della reciproca fiducia del team e col team una delle armi più imprescindibili del suo viatico.
Poi, per carità, il complottismo è sempre una brutta spiegazione, quindi tanto vale provare a capire la realtà in modo più sereno, cioè questo che segue. Come noto, le tattiche di gara dei team non vengono scelte da geni ma in genere individuate dai software. Ebbene, per quanto riguarda il team Sauber, guarda caso, tutte le volte in cui si seguono le indicazioni del software i risultati sono decenti e regolari, mentre quando al software bisogna sosituire una tempestiva scelta delle persone del muretto, causa mutate condizioni di gara - pioggia improvvisa, incidenti ecc ecc -, le strategie per Antonio diventano strane, contorte e quasi punitive.
Poi, ovvio, c'è l'aspetto psicologico. Dichiarazioni di stima nei suoi confronti, il team ne ha fatte poche e col contagocce. In compenso, da mesi si parla dell'esigenza Sauber di far quadrare i conti e di guardare con favore l'arrivo di un pilota pesantemente pagante, in grado di saldare i conti e di alleggerire la pressione di bilancio. Con una situazione del genere, è chiaro che corri con la pena addosso, se non con un pizzico di disgusto, anche se a guardare come si comporta Antonio in pista vien da lodarlo per il contrario, perché resta un bell'esempio di consistenza e fiducia ben riposta, stando a fatti e cifre.
Non a caso in occasione del Gp del Brasile ha ottenuto il ventunesimo arrivo consecutivo sotto la bandiera a scacchi - contando anche le ultime tre corse della scorsa stagione -, a dimostrazione di una regolarità e di una sua affidabilità di fondo assolutamente degne di nota.
Parallelamente la squadra continua a distinguersi per lo scarso mordente tecnico, per una macchina poco competitiva e per un livello medio d'esperienza non all'altezza del compito.
Però, alla fine, le colpe le paga solo Antonio Giovinazzi, mentre pare che Kimi Raikkonen abbia deciso di piantarla lì fin dall'inizio della stagione, parlando poco niente a Vasseur e badando solo ad arrivare a fine contratto, tappandosi il naso.
Tutto questo accade in un team che meno stabile non potrebbe essere, visto che Mister Tetrapak - per la cronaca il 54esimo uomo più ricco del mondo - il quale indirettamente lo controlla sta badando soprattutto a far cassa, andando a pesca di un pilota cinese, Guanyu Zhou, già terzo uomo Alpine, in grado di portare trenta milioni di dollari, grazie all'aiuto della sua federazione, che ha reperito un budget tale molto probabilmente anche evitando di mettere sponsor, in macchina l'anno prossimo.
Anzi, non solo Giovinazzi resta il solo a pagare le pecche del team Sauber, ma per tutta la stagione in corso si è trovato nell'incredibile ruolo di essere messo in condizione di non figurare bene, perché un eventuale colpaccio nelle zone patrizie della classifica avrebbe blindato la sua posizione e non era questo ciò che la dirigenza Sauber voleva.
Dio, che tristezza. E a questo va aggiunto che il marchio Alfa Romeo e il rapporto di fornitura in atto di tecnologia di marchio Ferrari non consentono di fatto di influenzare stili, scelte e politiche della squadra di Hinwil, a tutti gli effetti libera di fare ciò che vuole. Tanto più se in armonia con i voleri e i piaceri di Liberty Media, che in Cina tornerà a far disputare Gp volentieri e con programmi pluriennali.
In tutto questo ingranaggio Antonio Giovinazzi sembra essere eiettato fuori dalla F.1 in modo non bello, non equo e non rispondente a criteri di meritocrazia e ai valori espressi in pista.
E questo per lo sport italiano, per gli appassionati di casa nostra e per la stessa F.1 tutta, è un danno immenso. Pensando al quale non resta che lanciare non solo un bengala ma anche un grido di protesta e di dolore, perché, come dice il Presidente Aci Sticchi Damiani, è un peccato trovarsi senza piloti tricolori nel Circus, proprio ora che per anni ci sarà la possibilità di avere in simultanea due Gp nostri.
Fatto sta che a oggi, la sola cosa certa per il futuro del buon Antonio, è ricevere entro fine anno il Premio Michele Alboreto da parte del Le Mans Model Fan Club. Sperando che, oltre a risarcirlo idealmente dei grandi torti subiti, gli sia di buon auspicio per il 2022. Anno in vista del quale il suo manager Enrico Zanarini sta lavorando a un piano B, per non finire in serie B. Speriamo bene, ma che rabbia... ●

di Alessandro Gargantini

Hamilton blitz fenomenale

QUESTA NON È SOLO UNA SEMPLICE VITTORIA MA UNA PRODEZZA INDIMENTICABILE, CHE RILANCIA LEWIS NEL MONDIALE E ALLO STESSO TEMPO LANCIA UN SEGNALE DI RESILIENZA VERSO VERSTAPPEN, CHE ORA NON PUÒ SENTIRSI AL SICURO. CON TRE GARE FINALI TUTTE DA DECIFRARE...

Un successo che vale doppio, al termine di un percorso che, più in salita, non avrebbe potuto essere. Ad Interlagos Lewis Hamilton ha risolto a suo favore una vera e propria corsa ad ostacoli, che lo rende ancora più forte nello spirito e riapre la corsa al titolo proprio nella giornata in cui il sette volte iridato inglese aveva più da perdere. La pole position trasformata in un'ultima posizione sullo schieramento della corsa del sabato a causa di una contestata squalifica arrivata a due sole ore dal via, cinque posizioni di penalizzazione sullo schieramento di partenza del Gran Premio in conseguenza della sostituzione della sua power unit alla vigilia e, infine, la decisione di soprassedere, da parte dei commissari, dopo che Verstappen lo aveva letteralmente accompagnato fuori pista nel tentativo di difendersi. In un circuito standard, con vie di fuga in sabbia, la corsa di entrambi si sarebbe conclusa con un ritiro a causa del lungo del pilota della Red Bull che ha impedito a Hamilton di voltare. I commissari hanno deciso di lasciar perdere, lasciando a Hamilton il compito di completare l'opera con un sorpasso in pista che ha fatto impazzire di gioia Toto Wolff e lo staff della Mercedes, proprio come accade quando si vince un mondiale. Solo questo Hamilton poteva riuscire nell'impresa e, ancora una volta, nel momento decisivo è uscita la natura spietata di un campione che non ha tradito.

RICORDANDO AYRTON SENNA

Una condotta di gara mai arresa e sempre aggressiva, il trionfo urlante e infine quella bandiera brasiliana. Sono state tante le strizzate d'occhio di Hamilton al mito di Ayrton Senna, a Interlagos...

TRIONFO DI LEWIS CHE SPOSTA GLI EQUILIBRI

UN SUCCESSO DA CAMPIONE, OTTENUTO CONTRO TUTTO E TUTTI

In Brasile, tutto era parso giocare contro Hamilton, sia dal punto di vista sportivo che da quello mentale, con una concatenazione di eventi negativi che avrebbe fatto perdere la concentrazione al più esperto campione di scacchi o abbattuto un gigante. Il campione della Mercedes, invece, ha tenuto duro e ha saputo venire a capo, da par suo, ad ogni ostacolo. Il trentaseienne driver originario di Stevenage ha dimostrato di tenere al suo ottavo sigillo almeno quanto un decisissimo Verstappen tiene al primo. Hamilton si è presentato sulla decima casella dello schieramento di partenza ed in meno di una manciata di passaggi è risalito in terza posizione alle spalle del duo della Red Bull, con Perez impegnato a fare da scudo al caposquadra. La resistenza del messicano è stata tenace e ha impegnato non poco Hamilton che, con un doppio sorpasso tra il diciottesimo e diciannovesimo giro sul messicano si è messo alle spalle di Verstappen, con 3.806 secondi da recuperare. In quel momento è iniziata un durissimo duello a distanza tra i due piloti al vertice della graduatoria, con Hamilton che ha provato un undercut nel corso del ventiseiesimo giro, al quale la Red Bull ha risposto un giro dopo consentendo a Verstappen di mantenere la leadership del Gran Premio. Verstappen si è poi difeso da un secondo tentativo di undercut, anticipando l'alfiere della Mercedes nel corso del quarantesimo giro. Hamilton ha risposto tre giri dopo, con apparente ritardo, prima di rimettersi nella scia del rivale fino a metterlo nella linea di sparo nel corso della quarantottesima tornata, quando l'olandese lo ha portato fuori pista nel tentativo di difendersi. I commissari non sono intervenuti, costringendo il sette volte iridato a rimboccarsi nuovamente le maniche e provare l'affondo, con successo dieci giri più tardi. Verstappen ha mostrato di ricorrere ad ogni espediente pur di difendere la posizione, ma questa volta la potenza dell'azione di Hamilton è stata tale da sorprenderlo, prima di rifargli dieci secondi nelle successive tornate. Per la Mercedes è così arrivato un successo che riapre il mondiale e sa di rivincita sugli odiati rivali che non avevano fatto fino in fondo i conti con la capacità di reazione della Mercedes, che sulla scia di questo successo si ricandida con Hamilton prepotentemente alla conquista del mondiale. Sul finale di gara, Perez ha soffiato il giro veloce all'inglese, riportandolo a quattordici punti da Verstappen quando mancano tre appuntamenti al termine del mondiale. A Interlagos, la Merce-

des ha portato per Hamilton un nuovo motore che è parso dare all'inglese lo spunto decisivo per tornare a giocarsela con le Red Bull. Inoltre, le Mercedes W12 si sono adattate meglio alla pista brasiliana che, sulla carta, sembrava favorire la Red Bull. Ora il mondiale è atteso da due piste, quelle di Doha e Jeddah, dove non ci sono riferimenti e tutti partiranno da zero. In attesa della finalissima di Abu Dhabi, dove l'anno scorso vinse Verstappen, ma i giochi per il titolo erano già fatti. La sensazione è che quest'anno, sulla pista degli Emirati, l'atmosfera sarà molto più elettrizzante. Intanto, sulla pista sudamericana la Scuderia Ferrari ha conquistato con Leclerc e Sainz la quinta e sesta posizione alle spalle di Bottas, che ha chiuso il podio, e Perez. Si tratta del miglior risultato a disposizione della Casa del Cavallino, una squadra insieme a Mercedes e Red Bull a finire a pieni giri, che porta a 31,5 punti il suo vantaggio nei confronti della McLaren nella lotta per il ruolo di terza forza che, sempre più legittimamente, si sta tingendo di rosso. Per i colori italiani, ottimo il settimo posto della Alpha Tauri con Gasly, che ha preceduto il connazionale Ocon e Alonso. Norris, decimo, ha salvato l'onore della McLaren ma non ha impedito una sonora sconfitta da parte della Scuderia Ferrari.

DUELLO IMPERIALE CON VERSTAPPEN

La sfida in pista tra Hamilton e Verstappen è stata bellissima, non molto serena e fortunatamente finita senza toccate o reclami ma con un verdetto sportivo, agonisticamente chiaro e inconfutabile: la vittoria di Hammer, nell'altra pagina, in festa sul podio con Max e il terzo arrivato Bottas

VIAGGIO ALL'INTERNO DEL TEAM SCONFITTO

L'ASSO NELLA MANICA DELLA RED BULL-HONDA

No, questa volta Verstappen non c'entra. Il tema è quello della snervante lotta fredda tra Red Bull e Mercedes, che in un mondiale tiratissimo non si risparmiamo colpi bassi anche, e soprattutto, a motori spenti. Il capo dei tecnici della Red Bull Paul Monaghan e Adrian Newey erano al corrente della possibile irregolarità all'ala posteriore eccepibile sulle W12 sin dallo scorso mese di luglio. In occasio-

ne del Gran Premio di Le Castellet, gli uomini della Red Bull avevano iniziato a far circolare immagini e video nel merito. Tuttavia, al momento, hanno preferito non insistere ritenendo che non fosse strategicamente il momento giusto per affondare il colpo. Anche perché il vantaggio delle RB16B prima della pausa estiva era netto, l'olandese ha vinto a mani basse la corsa in Provenza e nulla metteva in discussione la superiorità tecnica delle monoposto della squadra di Milton Keynes. Le nove pole position di Verstappen nel corso della stagione, contro le sole tre di Hamilton, fotografano dei valori che sono stati ben più distanti rispetto a quanto dica la classifica. In Brasile, la Mercedes ha fatto esordire una nuova power unit che è parsa in grado di fare la differenza. Dopo il primo turno di prove libere, è suonato l'allarme dentro il garage della Red Bull, che ha compreso che il passo in avanti compiuto dalla Mercedes avrebbe potuto essere cruciale nella rincorsa al mondiale e ha deciso che fosse arrivato il momento di giocare l'asso nascosto nella manica. Horner ha dato il via libera ai suoi, Newey e Monaghan si sono fiondati nell'ufficio tecnico della FIA con una serie di prove che ha avuto l'effetto di attivare immediatamente dopo le prove libere l'investigazione che ha portato alla squalifica di Hamilton. Questo, non casualmente, in uno dei tre fine settimana nei quali dopo la prima sessione di libere era prevista la sessione di qualifica. Conoscendo Toto Wolff, chissà cosa staranno escogitando a Brackley per restituire il favore. Intanto, il Team Principal austriaco ha fatto sapere che, a suo avviso, sulla griglia c'è una macchina irregolare. Ne vedremo delle belle.

ATTENZIONE ALLE DISPUTE LEGALI

UN MONDIALE CHE NON DEVE ESSERE DECISO A TAVOLINO

Nelle ultime sette stagioni, nessuna squadra come la Red Bull in questo tesissimo mondiale era riuscita a mettere alle corde l'armata della Mercedes, che ad inizio primavera si è fatta trovare impreparata all'attacco della squadra di Christian Horner e ha faticato a reagire, dovendo rivedere tutti i suoi piani. Nella finale di Yas Marina, un solo punto potrebbe risultare decisivo nell'assegnazione del titolo. Sarebbe un peccato se a fare la differenza fosse una decisione presa a tavolino da parte dei commissari. La squalifica di Hamilton a Interlagos è stata, sotto l'aspetto regolamentare, assolutamente corretta. La stessa Mercedes non è ricorsa in appello. Tuttavia, ha mostrato alcune aree di miglioramento del sistema. La lunga attesa prima di arrivare ad una decisione definitiva, arrivata a due ore dal via della Sprint Race, mostra quanto sia stato complesso interpretare una circolare emessa a metà stagione per chiarire il regolamento tecnico in tema di ali. La materia oggetto di valutazione in Brasile è stata molto diversa dall'analisi di una semplice infrazione sul peso minimo. È stato necessario ricorrere all'interpretazione, esattamente quello che le regole dovrebbero evitare. L'esame di routine delle

vetture dopo le qualifiche ha rivelato che la Mercedes di Lewis Hamilton aveva un'ala posteriore non conforme al regolamento con il DRS aperto. Lo spazio tra i due elementi dell'ala posteriore vicino alle piastre terminali era superiore agli ottantacinque millimetri consentiti, mentre nella parte centrale la verifica tornava in regola. Squalificare Hamilton è stata una decisione millimetrica nel vero senso della parola anche perché la misurazione statica aveva trovato l'ala nei limiti consentiti dal regolamento. Gli uomini della Mercedes hanno spiegato che lo strumento che rileva l'altezza massima (caliper) passava sotto il limite consentito soltanto se spinto con forza. Fonti della Mercedes hanno reso noto che l'infrazione sia stata rilevata di 0,2 millimetri. Va precisato che, a metà stagione, sono state introdotte alcune direttive tecniche volte a prevenire le deformazioni deliberatamente indotte delle ali, con la conseguenza che la W12 di Hamilton è stata estromessa dalle qualifiche. La Mercedes ha prodotto cinque prove è dimostrato negli atti che la flessione non era stata deliberatamente provocata, facendo così venire meno il senso per il quale la direttiva è stata emesso. Gli steward hanno però dato prevalenza a quanto è scritto nella norma e non al motivo che l'ha ispirata e replicato che, in termini di regolamento, un millimetro vale come dieci se c'è un'irregolarità.

GRANDE DIFESA PER HAMMER
Grazie a questa vittoria, Hamilton si porta ora a -14 punti da Verstappen in classifica generale, quando mancano tre gare alla fine di un appassionante campionato. Nell'altra pagina, i "soliti" primi tre: Hamilton, Verstappen e Bottas

Alla Mercedes hanno puntato su un piano di difesa che escludeva l'applicabilità della norma, non la sua interpretazione in sé. La sensazione è che gli steward abbiamo fatto il loro dovere, seppure in un contesto un po' al limite, borderline. La Mercedes ha esaminato diciotto ali prodotte, e soltanto una presentava il difetto che ha portata, dopo diciotto ore di analisi, all'esclusione di Hamilton dopo le qualifiche. Ma pensare che un millimetro, possa portare all'assegnazione di un titolo a tavolino, fa pensare, soprattutto se nel contesto di una direttiva che serve a interpretare una regola. Abbastanza antipatico, inoltre, l'atteggiamento di Verstappen che è andato a mettere le mani nel parco chiuso sull'ala posteriore della W12 di Hamilton. Più che multe, serve vietare anche questo inatteso caso nel regolamento. Ma Max, pur di vincere, ci ha abituati a non andare troppo per il sottile. Sia in pista, che fuori.

A MENO TRE GARE DALLA FINE...

ORA UNA NUOVA BATTAGLIA NEL DESERTO DEL QATAR

Dalla Qualifying Sprint Race disputata nella giornata di sabato, la Formula Uno ha avuto diverse importanti conferme. La prima è che il format che prevede la doppia gara, se ben calibrato, è destinato a raccogliere un sicuro successo.
La rimonta di Hamilton ha dimostrato che l'esperimento delle griglie invertite è degno di attenzione, come confermato anche da Mattia Binotto nel dopo gara. La corsa del sabato di Interlagos ci ha anche dato la conferma che Bottas, quando può correre concentrato soltanto su sé stesso, diventa un altro pilota.
Dopo aver vinto nettamente a Istanbul e siglato la pole position a Città del Messico, in Brasile il finlandese ha nuovamente mostrato di essere in grado di vestire non solo i panni del gregario e dimostrato di essere in grado di battere Verstappen quando non ha distrazioni o ordini da eseguire. Anche a Monza, Bottas aveva vinto la corsa del sabato. Non dimentichiamoci che, negli ultimi tre mondiali, soltanto in uno Hamilton ha fatto più pole position del pilota di Nastola, mentre nessuno dei team mates di Verstappen, ovvero Albon, Perez e Gasly, è riuscito minimamente ad avvicinarsi alle prestazioni dell'olandese nella sessione di qualifica. Bottas ha risposto coi fatti al suo criticatissimo start in Messico, vincendo il sabato e consentendo alla Mercedes, grazie al terzo posto al traguardo, di portare ad undici punti il suo vantaggio sulla Red Bull in un mondiale che, anche tra i costruttori, sarà deciso al fotofinish.
Ma settima prossima le luci del mondiale si riaccenderanno per la prima volta sulla pista di Losail in Qatar, dove Mercedes e Red Bull hanno un'unica certezza: non sarà facile uscire vittoriosi da una difficile battaglia nel deserto. ●

di Alessandro Gargantini

Ferrari puntella il terzo posto

LA ROSSA ALLUNGA NEL MONDIALE COSTRUTTORI: ORA McLAREN INSEGUE A 30 LUNGHEZZE. LECLERC E SAINZ CHIUDONO AL 5° E AL 6° POSTO. SPLENDIDO CARLOS 3° NELLA SPRINT RACE

FINALE IN PARABOLA ASCENDENTE
Con grande determinazione Leclerc ha chiuso al quinto posto davanti al compagno di squadra Sainz. Nelle ultime tre sfide del Mondiale 2021 la Ferrari vuole chiudere in parabola ascendente

Anche in Brasile, gli uomini diretti da Mattia Binotto hanno portato a compimento con successo la loro missione. Grazie alla quinta e sesta posizione conquistata rispettivamente da Leclerc e Sainz, la Casa del Cavallino ha colto il miglior risultato a sua disposizione e compiuto un passo in avanti nei confronti della McLaren che potrebbe essere decisivo nella lotta per il ruolo di terza forza nel mondiale. La Scuderia Ferrari lascia la pista ubicata alle porte di San Paolo con uno score di diciotto punti, perfettamente in linea con quello conquistato sette giorni prima a Città del Messico, ottenuto mediante un perfetto lavoro di squadra sin dalla giornata di sabato, quando Sainz ha conquistato una brillante e inattesa terza posizione alle spalle di Bottas e Verstappen, ritrovando così il piacevole sapore del podio. In suolo brasiliano, i piloti della Rossa hanno saputo efficacemente estrarre il potenziale della SF21. Nella gara sprint del sabato, Sainz ha saputo fare la differenza grazie ad un ottimo scatto allo start, che gli ha consentito di risalire dalla sesta casella sullo schieramento di partenza fino al secondo posto ai danni di Verstappen, che pochi giri più tardi si è inevitabilmente ripreso la posizione. Il driver di Madrid ha lavorato proficuamente nelle scorse settimane sulle partenze, un suo punto di forza alla McLaren. Nella giornata di domenica è stato invece il turno di Leclerc a balzare sugli scudi al via: il pilota del Principato nei primissimi metri di gara ha artigliato il quarto posto davanti a Sainz. Da quel momento, la corsa dei due alfieri del Cavallino, che non hanno perso una posizione a vantaggio di Hamilton, si è sviluppata in perfetta sincronia, su binari paralleli.

Sainz riscopre il sapore del podio nella Sprint

Come era accaduto in Messico, l'Alpha Tauri di Gasly si è posta al termine delle qualifiche come prima forza alle spalle di Red Bull e Mercedes, ottenendo il quinto tempo davanti a Sainz e Leclerc.
Tuttavia, la gestione della gara da parte del pilota di Rouen, che pur si è tenuto su buoni livelli, non è stata all'altezza di quanto mostrato nel giro singolo e non gli ha consentito di difendere la posizione nei confronti dei portacolori della Scuderia Ferrari. Nella corsa sprint, pur partendo come Sainz con le mescole Soft, il transalpino non è stato altrettanto incisivo allo spegnimento dei semafori. Mentre lo spagnolo è balzato al secondo posto, il pilota della scuderia di Faenza è rimasto arretrato. Dopo i primi chilometri di gara, Sainz non è riuscito a contenere la furia di Verstappen, ma con grande abilità si è tenuto fuori dalla portata dagli attacchi di Perez, che ha dovuto accontentarsi del quarto posto. Oltre all'importanza del punto conquistato è piaciuta molto la tenacia con la quale l'ultimo arrivato a Maranello si è aggrappato al terzo posto e non lo ha più mollato, nonostante Perez potesse contare sull'uso del DRS. Sainz ha saputo gestire al meglio il degrado dei suoi pneumatici e mantenerli nella finestra di utilizzo ottimale andando anche oltre quelli che erano le più ottimistiche previsioni della vigilia. L'abbassamento delle temperature di venti gradi nelle tarde ore pomeridiane rispetto ai turni di prove libere si è rivelato provvidenziale per il madri-

leno, che ha chiuso con diciotto secondi di ritardo da Bottas. Nel corso della corsa Sprint, Leclerc ha incontrato evidenti difficoltà nel gestire l'anteriore con le mescole Medium. Il monegasco ha effettuato alcuni bloccaggi che hanno peggiorato lo stato dei suoi pneumatici e non gli hanno consentito di andare oltre il settimo posto alle spalle di Norris, che ha utilizzato come il monegasco le mescole Medium.

Rossa sempre più terza forza.
Al termine del Gran Premio del Brasile sono diversi gli spunti positivi che si possono cogliere nella prestazione di Leclerc e Sainz che, ottenendo il quinto e sesto posto, hanno permesso alla Casa di Maranello di portare a ben trentuno punti e mezzo il suo vantaggio nei confronti della McLaren e afferrare, in maniera sempre più convinta, il terzo posto nella classifica di campionato. In primis, ha convinto il passo gara, che ha permesso alle due SF21 di essere le uniche monoposto che hanno concluso i settantuno tornate del Gran Premio a pari giri con Mercedes e Red Bull. Si tratta di un risultato che solo pochi mesi fa non era alla portata delle monoposto della Casa del Cavallino. Le SF21 sono cresciute con regolare cadenza nel corso della stagione.
Pur nel contesto del freezing regolamentare che ha limitato drasticamente il lavoro di sviluppo al termine dello scorso mondiale, gli interventi compiuti nei mesi invernali, gli sviluppi mirati introdotti nel corso della stagione e l'utilizzo della versione sempre più competitiva della power unit si sono rilevati decisivi nell'invertire la rotta rispetto all'inadeguato 2020 e puntare all'ambizioso traguardo del terzo posto nella graduatoria riservata ai costruttori. Nei Gran Premi di Turchia, Messico e Brasile, Sainz e Leclerc hanno conquistato cinquantadue punti, mentre Norris e Ricciardo soltanto ventuno.
Anche in Brasile, i passi in avanti delle monoposto sono stati accompagnati da una buonissima performance in termini di strategia di gara, con-

DOPO IL PODIO NELLA SPRINT, SAINZ È SESTO
Grande prova nella gara di qualificazione per Sainz, addirittura terzo. Nel Gp vero e proprio Carlos si è quindi piazzato sesto, dietro al compagno di squadra Leclerc

dotta dei piloti ed esecuzione dei pit-stop. I piloti sono stati attenti e consapevoli del loro ruolo. Pur dandosi battaglia, Leclerc e Sainz hanno mostrato di saper costantemente cosa fare e non si sono ostacolati con il rischio di pregiudicare il risultato di squadra.

Leclerc ora ha Norris nel mirino

Leclerc ha lavorato a fondo con i suoi tecnici nella serata di sabato e nella mattinata di domenica, riuscendo a risolvere anche i problemi alla guida che lo hanno rallentato nella corsa breve. Grazie al quinto posto, il monegasco si è portato a sole tre lunghezze e mezzo dalla quinta posizione nella classifica di campionato, occupata da Norris.
Nel corso del Gran Premio hanno largamente utilizzato gli pneumatici Medium, che hanno utilizzato nei primi due stint di gara. Leclerc ha svolto il primo cambio gomme nel corso del ventisettesimo passaggio, uno dopo Sainz, e ha effettuato il secondo nel corso del cinquantaduesimo, questa volta un giro prima del compagno di squadra. Entrambi i piloti del Cavallino hanno concluso il Gran Premio con uno stint, composto da meno di venti giri, con le gomme Hard, a testimonianza di come le SF21 in Brasile abbiano trovato il loro miglior equilibrio con le mescole Medium, largamente utilizzate.
Un ulteriore aspetto positivo che sta contribuendo a fare la differenza nei confronti della McLaren, come sottolineato anche da Mattia Binotto nel dopo gara, è l'affidabilità. Ora per gli uomini di Mattia Binotto sarà importante mantenersi sullo stesso livello di rendimento il prossimo fine settimana sul tracciato di Losail, un impianto costruito con l'obiettivo di ospitare la MotoGP sul quale i team della massima serie non hanno riferimenti.
I 5.4 chilometri sui quali si sviluppa la pista sita alle porte di Doha sono caratterizzati da un lungo rettilineo di oltre mille metri e da una serie di curve medio veloci che manterranno alte le medie. Un luogo tutto da scoprire, dove la qualità del lavoro di preparazione al simulatore potrà fare la differenza. ●

GIOVEDÌ 11 NOVEMBRE

LECLERC: *«Sono contento di essere tornato in Brasile, la pista mi piace e anche la Sprint Qualifying mi intriga, perché rende meno noioso il venerdì, costringe le squadre ad andare in qualifica dopo appena un'ora di libere e offre ai piloti più aggressivi qualche chance di migliorare la posizione di partenza per la domenica».* Il tema più gettonato con i media è stata la lotta per il terzo posto con McLaren: *«In Messico abbiamo portato a casa un buon bottino, ma i dati di cui siamo in possesso ci dicono che qui i nostri rivali potrebbero essere leggermente più veloci di noi. Per noi sarà essenziale fare tutto alla perfezione, sia noi piloti che la squadra, come successo in Messico».*

SAINZ: *«Per la terza volta abbiamo sorpassato McLaren e dobbiamo fare in modo di rimanere in questa posizione. Credo che nell'ultimo periodo siamo cresciuti sotto tutti gli aspetti, e questo mi rende fiducioso che ce la potremo giocare fino all'ultimo. È una battaglia molto interessante».*

VENERDÌ DOPO LIBERE

SAINZ: *«È stata una qualifica positiva. Sento che sto continuando a migliorare il mio stile di guida con questa vettura e il feeling è ormai buono su tutti i tipi di tracciati e in ogni condizione. Sento che anche la mia consistenza nelle qualifiche è migliorata e oggi ne abbiamo avuto una buona dimostrazione. L'unica nota stonata è che l'AlphaTauri sembra avere un po' più di ritmo, quindi l'obiettivo per domani è cercare di superare Pierre Gasly e poi lanciarmi all'inseguimento delle squadre davanti. Una gara pulita domani è la chiave per avere buone possibilità domenica, quindi faremo in modo di essere nella migliore posizione possibile per massimizzare il risultato del weekend. Voglio ringraziare tutti i ragazzi della squadra per l'impegno profuso fino a tarda notte ieri e l'ottimo lavoro fatto oggi per darci una macchina competitiva. Adesso guardiamo a domani!».*

LECLERC: *«Domani daremo il massimo nell'ultima Sprint Qualifying della stagione per massimizzare il nostro potenziale. Scattare dalla sesta e dalla settima posizione significa aver fatto un ottimo lavoro come squadra e, anche se mi aspettavo qualcosa di più dalla mia prestazione, ciò che è più importante è aver lasciato dietro i nostri diretti rivali. Il Q3 per me è stato un po' più difficile perché ho affrontato il primo tentativo con gomme usate, il che non è stato certo ideale, mentre nel secondo giro lanciato non sono riuscito a tirare fuori tutto il potenziale dalla vettura. C'è ancora del lavoro da fare e spingeremo per portare a casa il meglio in vista di domani e, soprattutto, di domenica».*

MEKIES: *«Una qualifica discreta, funzionale a raggiungere l'obiettivo che ci siamo prefissi per questo finale di stagione, vale a dire conquistare il terzo posto nella classifica Costruttori. Oggi era importante stare con entrambe le vetture davanti ai nostri avversari diretti e ci siamo riusciti. Certo, ci sarebbe piaciuto essere anche davanti all'AlphaTauri di Gasly ma sapevamo che su questa pista, come del resto lo erano stati in Messico, sarebbero stati molto competitivi. Dietro ai due team di vertice c'è sempre un grando equilibrio e basta poco per perdere o guadagnare posizioni importanti. Oggi abbiamo pagato con Charles il fatto di non poter disporre di*

due set di Soft nuove come tutti gli altri qualificati alla Q3, visto che era stato costretto ad usarne uno supplementare in Q1: sono anche dettagli come questi che fanno la differenza quando i distacchi sono minimi. Infine, vorrei fare i complimenti a tutta la squadra per come ha lavorato in questi due ultimi giorni: non era facile condensare in 14 ore il lavoro di allestimento e preparazione che, normalmente, viene spalmato su due giorni, ma ciascuno ha svolto il proprio compito con grande impegno e organizzazione, facendo in modo che oggi tutto filasse liscio come fosse una giornata di ordinaria amministrazione».

SABATO DOPO SPRINT RACE

SAINZ: «Sprint Qualifying molto buona per quel che mi riguarda, dopo una delle mie migliori partenze della stagione. Lo scatto in avvio è uno dei miei punti di forza e quest'anno ho lavorato molto per arrivare ai miei livelli usuali anche con questa vettura. Sapevamo che la scelta tra la gomma Soft e la Medium era 50/50: eravamo sicuri che ci avrebbe aiutato nei primi due o tre giri ma poi pensavamo che la sua gestione sarebbe stata critica e che sarebbe stato difficile difendersi. Invece sono riuscito a trovare il giusto equilibrio tra spingere al via e riuscire ad avere un passo costante per il resto della corsa. Ero consapevole che al minimo errore la Red Bull ci avrebbe potuto passare facilmente perché aveva un ritmo molto migliore e tenere dietro Checo è stato davvero difficile. Però ne è valsa la pena perché arrivargli davanti ci ha permesso di conquistare un punto extra e ci offre una buona possibilità per domani. La gara sarà molto impegnativa ma io cercherò di confermare il buon passo di oggi e vedremo se riusciremo a portare a casa un risultato importante».

LECLERC: «Credo che abbiamo del lavoro da fare in vista della gara per capire perché non siamo riusciti a ritrovare il buon passo che avevamo avuto questa mattina sulle gomme Medium. Sapevamo che le Soft potevano essere un vantaggio in partenza, ma mi aspettavo che le Medium sarebbero state la scelta migliore per il prosieguo della corsa. Sfortunatamente, le temperature sono scese a un certo punto e io sono andato in difficoltà, specialmente con l'anteriore. La gara vera comunque è domani: siamo concentrati su quella e cercheremo di capire dove possiamo migliorare per dare battaglia e rimontare».

MEKIES: «Bilancio tutto sommato discreto di questa Sprint Qualifying, che ci vede conquistare un punto iridato utile a rafforzare il terzo posto. Ottima la prova di Carlos, incisivo in attacco nel primo giro e fantastico in difesa nel lungo duello con Perez, durato praticamente 20 giri. Essersi tenuto dieto una Red Bull che aveva il vantaggio del DRS e di una mescola teoricamente più efficace sulla distanza è merito del gran lavoro fatto dal pilota e anche dei progressi fatti sulla vettura, in particolare da quando abbiamo introdotto il nuovo sistema ibrido. Con Charles avevamo scelto di partire con le Medium. È scattato anch'egli molto bene ma poi non si è trovato perfettamente a suo agio con la vettura e ha perduto una posizione rispetto a quella occupata in griglia (recuperata domani grazie alle penalizzazioni altrui). Sta a noi cercare adesso di migliorare la macchina per permettergli di esprimere tutto il suo potenziale. Domani ci attende una corsa molto impegnativa ma la base di partenza è solida, sia come livello di prestazione complessiva della squadra e dei piloti sia per le posizioni sulla griglia. Abbiamo un obiettivo ben chiaro per questo finale di stagione e daremo il massimo per ottenerlo».

DOMENICA DOPO IL GP

LECLERC: «La gara di oggi è stata buona. Non eravamo soddisfatti dopo la Sprint Qualifying di ieri, quindi abbiamo lavorato duro la sera per analizzare dove avremmo potuto migliorare. Oggi abbiamo messo in pratica quanto avevamo studiato e sono molto contento della mia prestazione. Oggi il mio primo obiettivo era una buona partenza e lo scatto è stato ottimale, per il resto si è trattato di una corsa tutta basata sulla gestione delle gomme sul mantenere il distacco dalle vetture che mi erano dietro. Di importante c'è anche che abbiamo aumentato il vantaggio nei confronti dei nostri diretti rivali in campionato e questo rende molto positivo il bilancio del fine settimana».

SAINZ: «Non posso essere contento del risultato di oggi perché penso che una partenza pulita ci avrebbe potuto assicurare la quinta posizione. Dobbiamo analizzare quanto è successo per capire quale ne è stata la causa, poiché non riusciamo ancora ad essere costanti al via. Dopo pochi metri ho avuto un contatto con Lando (Norris) il che mi è costato la posizione sia con Checo (Perez) che con Charles. Da quel momento in poi il mio ritmo è stato buono per tutta la gara, ma nulla di più. Ci portiamo via da questo fine settimana vari aspetti positivi; innanzitutto i punti che siamo riusciti a raccogliere come squadra per aumentare il vantaggio sulla McLaren e poi l'ottimo feeling con la vettura, una buona gestione delle gomme e un ritmo consistente sin dal venerdì. È frustrante non aver capitalizzato nelle ultime due gare quanto era alla mia portata per colpa delle partenze, ma continueremo a mettercela tutta! Sotto con l'ultima gara di questa tripletta ora!».

BINOTTO: «Un buon risultato in ottica campionato, visto che ci permette di raddoppiare il margine di vantaggio sui più immediati inseguitori nella classifica Costruttori. Detto ciò, questi 31,5 punti non ci fanno certo illudere che i giochi siano fatti, tutt'altro. Sappiamo bene che le cose possono cambiare in fretta e che i nostri avversari diretti sono molto forti.
In un fine settimana intenso, la squadra, in pista e a Maranello, ha lavorato con grande impegno e precisione, affrontando tutte le difficoltà con l'approccio giusto. Oggi tutte le fasi della corsa sono state gestite bene – strategia, gestione degli pneumatici, pit-stop – e i piloti hanno guidato in maniera molto pulita ed efficace. Mancano tre gare alla fine e dobiamo continuare su questa strada per arrivare a raggiungere quello che è diventato l'obiettivo di questo finale di stagione».

MIGLIOR PILOTA PROTAGONISTA

LEWIS HAMILTON

Il più bel weekend della carriera e, all'interno d'esso, la gara capolavoro. Suo padre dice che in Bahrain 2004 in F.3 Hammer aveva fatto lo stesso e va bene, però andare a prendere Verstappen, dopo aver recuperato venticinque posizioni virtuali in due gare F.1, fa di Lewis un campione Ayrtoneggiante e capace d'un'impresa quasi mai vista. E, a questo punto, peccato che uno dei due, tra lui e Max, debba perderlo, questo mondiale. Perché lo meritano entrambi. Quanto sarebbe bello che la F.1 finisse come la gara olimpica del salto in alto, alla Tamberi, con una medaglia d'oro ex aequo.

MIGLIOR FILM

MAX VERSTAPPEN

Lo scatto col quale svernicia Bottas al via la dice lunga sulla fame e l'aggressività cannibaliche di Max, che poi si difende dalla rimonta del meraviglioso Hamilton con una durezza intimidatoria da far paura, al 48esimo giro. E al 59esimo è costretto a capitolare, ma sempre dando l'idea d'essere uno che non ti cede mezzo millimetro neanche se lo minacci con la bomba atomica. Al di là di questo, esce da Interlagos con la sensazione agrodolce d'aver mantenuto una buona leadership in classifica e anche d'aver perso l'occasione per dare una mazzata al rivale. Ma se la Mercedes e Hamilton sono stati così mitici, mica è colpa sua.

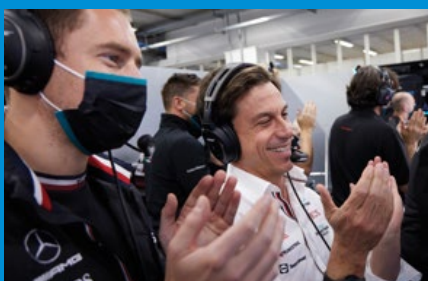
MIGLIOR PILOTA NON PROTAGONISTA

VALTTERI BOTTAS

Ma pensa te, Bottas a oggi è il top e sovrano di tutte le epoche delle sprint race, avendone vinte due su tre, Monza e Brasile. E fa pure una gara onesta, la domenica, giungendo buon terzo e dimostrando ulteriormente e indirettamente, per come arriva davanti a Perez, che a Interlagos la Mercedes ne aveva ben di più della Red-Bull-Honda. Per il resto, una bella corsetta alla Bottas, con un buon passo e forse qualcosina di più, ma niente di fantastico, ecco. Se non altro Valtteri aiuta un po' il team Mercedes a tornare a +11 tra i Costruttori.

MIGLIOR REGIA

MERCEDES

Certo, la faccenda dell'ala non conforme in prova, anche se per un nonnulla e presumibilmente senza dolo, non depone a favore del team, però il resto, tutto il resto, ne dimostra la grandezza una volta di più. Perché è vero che Hamilton in Brasile ha mostrato prodezze mai viste prima, però non va dimenticato che nel frattempo la Mercedes stessa ha trovato forza e modi per tornare a essere la più competitiva e performante del mazzo. E, guarda caso, proprio su una delle piste favorevolissime sulla carta alla Red Bull-Honda. Pertanto, applausi a scena aperta per la forza di rinascere, oltre che per l'ingegno.

MIGLIOR FOTOGRAFIA

FERRARI

Quinto e sesto, per Leclerc e Sainz, non è mica un colpo di scena. Per certi versi è la fotocopia di una stagione, il copia-incolla che si ripete salmodiante, a dimostrazione del fatto che quella è la posizione naturale della Rossa, se i top team non rompono nulla, AlphaTauri non è in giornata e le McLaren son mosce. Bene. Anzi benissimo, perché così la terza posizione nel mondiale si consolida. Per il resto, è bello anche sottolineare la bravura di Sainz col terzo posto nella sprint race e l'onestà di Leclerc quando per l'occasione ammette che la colpa di una prestazione un po' scialba è solo sua.

MIGLIORI EFFETTI SPECIALI

ESTEBAN OCON

Esteban si toglie la soddisfazione nel finale di sopravanzare il compagno di squadra Alonso, pur autore di una gara tirata e grintosa e questo per il giovane francese è un bel segnale. Perché dopo la clamorosa vittoria nel Gp d'Ungheria sembrava aver smarrito la brillantezza della rivelazione, per trasformarsi nel poco scintillante gregario di Matador. Vuol dire che proprio a Interlagos il francese ha ritrovato un po' di brace del sacro fuoco ed è questa la bella notizia, sia per lui che per l'Alpine.

LA STATUETTA SPEZZATA

YUKI TSUNODA

Il ragazzo non è lento, anzi, spesso sul giro secco fa cose buone. Ma sul piano psico-comportamentale appare ancora grezzo, discontinuo, erratico e completamente in balia di se stesso. Per correre c'è portato, ma quello che gli manca è un coach affettuoso capace di spiegargli che i sorpassi vanno fatti, sì, ma al momento giusto. Non certo dove non c'entra niente azzardarli, altrimenti si rovina tutto. In ogni caso, peccato, perché il giovanissimo giapponese sta buttando via una chance bellissima in un team che fa di tutto per proteggerlo. Tutto il contrario della situazione di Giovinazzi. Pensa te.

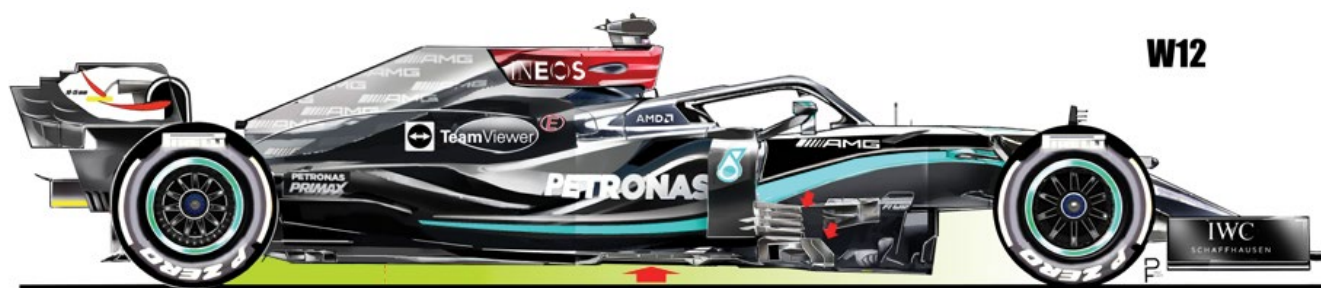
I VOTI DEL GRAN PREMIO

SCUDERIE		PILOTI
MERCEDES	10	HAMILTON
RED BULL	9	VERSTAPPEN
FERRARI	8	BOTTAS
ALPHATAURI, ALPINE	7	PEREZ, LECLERC, SAINZ, GASLY, OCON
ASTON MARTIN, McLAREN	6	NORRIS, ALONSO, VETTEL, RAIKKONEN, MAZEPIN
HAAS, ALFA ROMEO, WILLIAMS	5	STROLL, LATIFI, RICCIARDO, GIOVINAZZI, RUSSELL
	4	SCHUMACHER, TSUNODA
	3	
	NC	

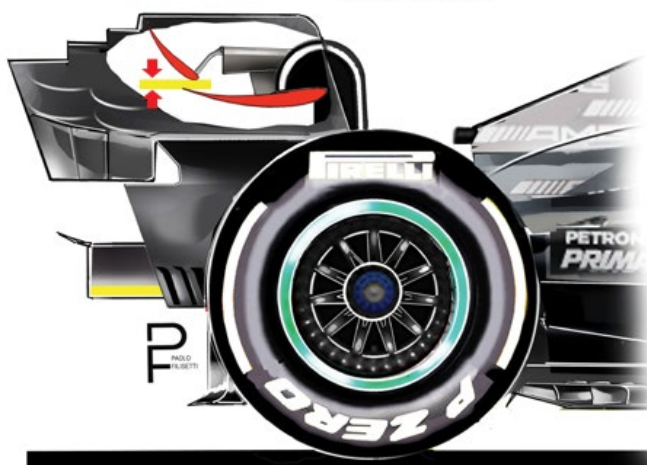
PILOTA PIÙ COMBATTIVO	HAMILTON
PILOTA MENO COMBATTIVO	SCHUMACHER
PILOTA PIÙ SFORTUNATO	NORRIS
PILOTA MENO SFORTUNATO	-
SCUDERIA PIÙ EFFICACE	MERCEDES
SCUDERIA MENO EFFICACE	HAAS
SCUDERIA PIÙ FORTUNATA	FERRARI
SCUDERIA MENO FORTUNATA	McLAREN

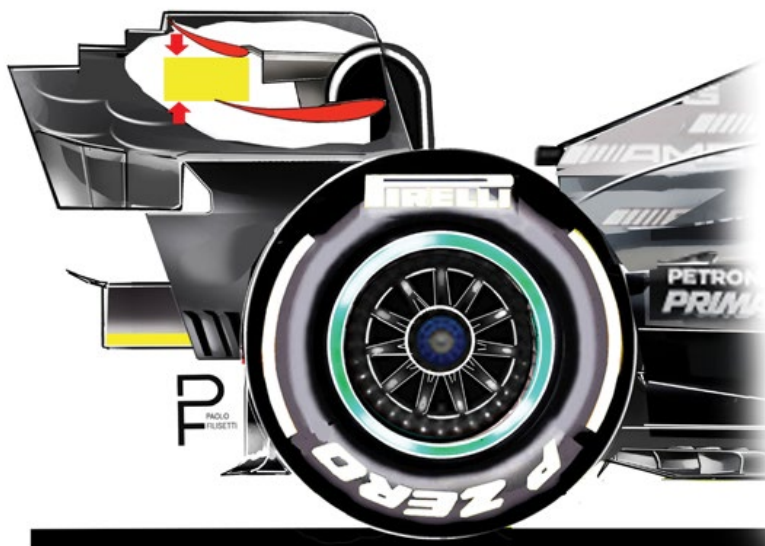
di Paolo Filisetti

Tra favelas e caipirinha esplode il DRS gate

LA SFIDA PER LA CONQUISTA DEI TITOLI FRA MERCEDES E RED BULL SI ACCENDE CON UN NUOVO CASO. CHE HA CREATO DIVERSI MAL DI PANCIA NEL PADDOCK

ASSETTO VARIABILE PER LA MERCEDES W12

NEL CORSO DELL'INTERO FINE SETTIMANA È STATO POSSIBILE NOTARE COME L'ASSETTO DELLA W12 CHE CONSENTE IN MODO PRECISO L'ABBASSAMENTO DEL RETROTRENO IN RETTILINEO, ABBIA FUNZIONATO EGREGIAMENTE, CON UNA PERFORMANCE COMPLESSIVA, IN TERMINI DI EFFICIENZA IN RETTILINEO E STABILITÀ NEL MISTO ANALOGA A QUELLA RISCONTRATA IN TURCHIA.

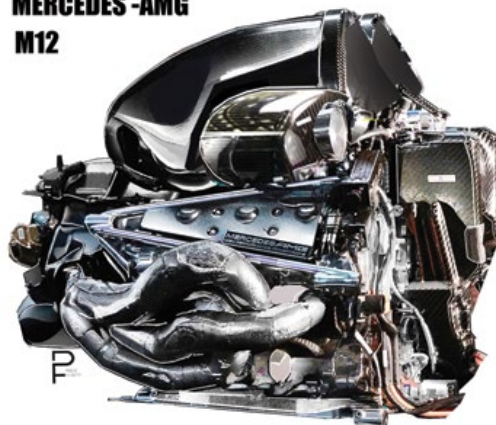
Ad una sola settimana di distanza dal Gp del Messico, quello del Brasile avrebbe potuto essere considerato sulla carta un appuntamento privo di reali spunti tecnici, ma in realtà si sarebbe commesso un grosso errore. La sfida iridata per il titolo piloti e quello costruttori, infatti, pur non caratterizzandosi ormai da qualche gara per l'introduzioni di novità tecniche, con gli sviluppi delle monoposto ormai da tempo conclusi, ha messo in risalto come Red Bull e Mercedes, per contro, stiano sfruttando sapientemente le diverse configurazioni aerodinamiche adottate nei vari circuiti, cercando di estrarne la massima performance possibile grazie ad assetti sempre più precisi e "calibrati" per sfruttare al meglio gli pneumatici; fattore che come abbiamo potuto vedere determini le sorti di una gara a favore di uno o dell'altro contendente più di qualsiasi altro elemento. In parallelo, sta emergendo, anzi, potremmo dire fosse prevedibile accadesse, che l'affidabilità non possa essere considerata separatamente dalle performance, soprattutto per quanto riguarda la power unit. Partendo da questo dato di fatto, ha assunto una valenza fortemente strategica la serie di sostituzioni dei propulsori endotermici delle power unit Mercedes. Ultima in ordine di tempo, quella alla PU di Hamilton proprio in Brasile. Le motivazioni alla base erano di carattere precauzionale, ma come dichiarato dallo stesso Toto Wolff ad inizio settimana, poter disporre di una manciata di cavalli in più (circa una ventina) nelle ultime gare, giustificava la penalizzazione di cinque posizioni sullo schieramento che la sostituzione del propulsore avrebbe comportato. Insomma, il team di Brackley, sta costantemente cercando di estrarre la massima performance dalla W12, considerando il titolo ancora in gioco alla vigilia della quartultima gara della stagione. Tale assunto è ancora più vero sulla sponda opposta ovvero quella della Red Bull, dove la certezza di affrontare rivali mai domi, determina un'attenzione al dettaglio, non solo sulle proprie monoposto. Scaturisce da un'analisi e considerazione svolta da Adrian Newey e comunicata ai commissari della FIA, la volontà di approfondire se Mercedes, con l'ala posteriore della W12, stesse andando oltre i limiti della flessibilità imposti a questo elemento e rafforzati da Baku in poi. Quanto scaturito poi, dalle verifiche tecniche, potremmo definirlo incidentale, nel senso che l'irregolarità emersa dopo le qualifiche, sanzionata con l'esclusione dalla classifica della vettura dell'inglese, non era conseguenza diretta della richiesta di chiarimento avanzata dalla Red Bull, bensì si è trattato di un episodio, per quanto controverso, scollegato da essa. Lewis Hamilton, infatti, è stato squalificato e di conseguenza tolto dalla classifica delle qualifiche svolte venerdì. I commissari del Gran Premio del Brasile, hanno infatti riscontrato l'irregolarità della sua monoposto relativamente alla posizione del flap rispetto al profilo principale dell'ala, quando il DRS (ala mobile azionata dal sistema di riduzione della resistenza all'avanzamento) è aperto. Tale riscontro contravveniva l'articolo 3.6.3 del re-

DISTANZA TRA FLAP E PROFILO DELL'ALA CON DRS CHIUSO

NELL'ILLUSTRAZIONE È EVIDENZIATA LA DISTANZA TRA IL FLAP E IL PROFILO PRINCIPALE DELL'ALA CON IL DRS CHIUSO, PER REGOLAMENTO TRA 10 E 15MM. QUESTA CONDIZIONE ERA RISPETTATA DALL'ALA DELLA W12 DI HAMILTON.

DISTANZA TRA FLAP E PROFILO DELL'ALA CON DRS APERTO

IN QUESTA ILLUSTRAZIONE, INVECE È MESSA IN RISALTO LA DISTANZA TRA I DUE PROFILI CON IL DRS APERTO, CHE NON PUÒ SUPERARE GLI 85MM, È QUESTA DISTANZA MASSIMA CHE I COMMISSARI HANNO RISCONTRATO ESSERE MAGGIORE IN PIÙ PUNTI DEI DUE PROFILI, SPECIFICAMENTE VERSO LE ESTREMITÀ, MENTRE È RISULTATA CONFORME AL CENTRO.

golamento tecnico e più specificamente, come recitava la motivazione della sanzione comminata dal collegio dei commissari, il test ha mostrato che con il DRS chiuso, con il flap dotato della sua normale incidenza, l'altezza dello spazio che lo separava dal profilo principale fosse all'interno dei limiti regolamentari, tra i 10 e 15mm. Per contro, con il flap sollevato, la distanza tra di due profili superava gli 85mm prescritti dal regolamento. Le misurazioni sono state eseguite seguendo le norme previste nella direttiva tecnica TD011-19, con una dima fatta passare attraverso la sezione tra i due elementi. I riscontri ottenuti hanno fatto emergere che nella parte centrale la distanza tra i due profili alari era regolare, mentre superava il limite allontanandosi dal centro. Ciò dimostra che la non corretta posizione del flap rispetto al profilo dell'ala sia stata determinata da più fattori. Un eccessivo gioco dell'attuatore che muove il flap, in seconda ipotesi un gioco eccessivo nei due punti di attacco alle paratie e per ultimo un errore in fase di montaggio. Ciò ha convinto i commissari della buona fede del team. Corretto sottolineare che il lieve incremento della distanza tra i due profili, non avrebbe determinato un vantaggio prestazionale (la riduzione della resistenza in rettilineo, favorisce l'aumento della velocità della vettura). L'insieme di questi fattori non è stato considerato in grado di mitigare il fatto che la W12 di Hamilton avesse disputato le qualifiche in una condizione di irregolarità tecnica. La vicenda come noto, è stata resa controversa dal fatto che Verstappen abbia violato le regole del parco chiuso, toccando con le mani sia la propria ala posteriore, sia quella della Mercedes, una volta scelto dalla vettura alla fine delle qualifiche. Nella motivazione dell'esclusione di Hamilton è stata fatta menzione dell'analisi di filmati, anche in alta risoluzione che ritraevano Verstappen nel parco chiuso. Le prove raccolte hanno messo in evidenza che il pilota olandese non avesse esercitato alcuna forza sugli elementi dell'ala della Mercedes, capace di generarne la flessione o produrne un minimo spostamento, e per questo motivo la sua azione sia stata considerata ininfluente ai fini della sanzione. ●

QUINTO MORORE PER LEWIS

HAMILTON HA USUFRUITO DEL QUINTO ESEMPLARE DEL MOTORE ENDOTERMICO, SUBENDO LA PENALIZZAZIONE DI CINQUE POSIZIONI SULLO SCHIERAMENTO, PER POTER DISPORRE DI UN'UNITÀ FRESCA NELLE ULTIME GARE DELLA STAGIONE, CONSIDERANDO CRUCIALE NELL'ECONOMIA PRESTAZIONALE DISPORRE ANCHE DI POCHI CAVALLI IN PIÙ TRA 20 E 30) RISPETTO AD UN'UNITÀ CON MAGGIORE CHILOMETRAGGIO.

Settimino ma consistente

GASLY ARRIVA A RIDOSSO DELLA TOP SIX SFODERANDO UNA GARA SENZA CLAMORI MA COMUNQUE VALIDISSIMA E CONSISTENTE. LA STESSA COSA PURTROPPO NON SI PUÒ DIRE DEL COMPAGNO DI SQUADRA TSUNODA, CHE FRANA SU STROLL E SI BECCA UN PENALTY, ROVINANDOSI LA GARA

di **Matteo Novembrini**

A Faenza c'è un Pierre Gasly che fa ed un Yuki Tsunoda che disfa. Un altro Gran Premio del Brasile a due facce per l'AlphaTauri, ancora alle prese con una coppia di piloti a due velocità: quella precisa, tenace e praticamente perfetta del francese e quella fallosa e sprecona del nipponico, di nuovo caduto in errori evitabilissimi mentre il compagno di squadra massimizza il potenziale della AT02.

Gasly e muretto perfetti

Dopo la grande prova del Messico Gasly aveva illuso la squadra che si potesse ripetere il grande risultato di una settimana prima, con il francese capace di tenersi dietro le due Ferrari. Sembrava poter andare di nuovo così in Brasile dopo le qualifiche del venerdì, quando il francese era stato in grado di portare addirittura a casa il quinto tempo, trasformatosi nella quarta casella in griglia in seguito all'esclusione di Lewis Hamilton per l'irregolarità al Drs. Quello che il nativo di Rouen ha definito un "giro davvero incredibile" è stato però il prologo di un sabato sottotono, inferiore alle attese dello stesso pilota, 8° sul traguardo. A complicare la Sprint Qualifying del numero 10 una partenza infelice nonostante la scelta della mescola morbida, la stessa che è stata la causa di un finale di mini gara in sofferenza per via del degrado che ha tarpato le ali alle ambizioni di Gasly di partire un po' più avanti in griglia. Pure nel Gp vero e proprio il via non è stato dei migliori per Pierre, che comunque è salito in cattedra portando a casa ciò che più contava ad Interlagos, cioè i punti della domenica. Le Ferrari sono state letteralmente imprendibili stavolta (Sainz ha chiuso con 25"519 davanti a Gasly, Leclerc con un margine di 27"822), ma l'attenzione al box faentino era rivolta soprattutto alla corsa delle due Alpine, in quello che è lo scontro diretto per la quinta piazza nella classifica Costruttori. Una posizione artigliata proprio con un finale di gara in crescendo di Pierre, che con gomme più fresche si è preso il lusso di superare le due A521 proprio nelle battute finali, per un risultato che al momento sta pesando tantissimo nella graduato-

ria riservata alle squadre. I sorpassi decisivi sono arrivati nell'ultima parte di gara, con Gasly a sorpassare Ocon al giro numero 61 ed Alonso nella tornata successiva, portando a casa un 7° posto molto importante. Si è rivelata dunque vincente la scelta della squadra che ha deciso di optare su una strategia su una doppia sosta, disputando il primo stint con gomma media per poi montare due treni di pneumatici a mescola dura. L'Alpine, forse anche consapevole di avere una vettura inferiore nel potenziale rispetto alla AT02, ha virato sul singolo pit-stop, ma nel finale si è ritrovata praticamente senza armi: Gasly al momento di attaccare le due vetture motorizzate Renault aveva pneumatici freschi con soli 19 giri sulle spalle, mentre le coperture di Esteban e Fernando erano molto più vecchie: Alonso ha dovuto percorrere uno stint di 36 tornate, Ocon di addirittura 40. In questo senso, dunque, il muretto è stato perfetto: Gasly è stato chiamato ai box dopo 25 giri per la prima fermata, e dopo altri 26 è tornato ai box per mettere l'ultimo treno di gomma dura nuova.

Yuki, un altro errore

Con il senno di poi l'Alpine avrebbe potuto diversificare le strategie, azzardando con una macchina la doppia sosta e restando sulla singola fermata con l'altra. In un certo senso era quello che aveva provato a fare il team di Faenza, montando sulla vettura di Yuki Tsunoda gomme a mescola morbida prima della partenza.
Il nipponico, 15° in griglia, era stato l'unico a presentarsi al via con la gomma C4, con il chiaro intento di andare all'attacco nelle prime fasi sfruttando la mescola di vantaggio, anche a costo di dover anticipare molto il primo pit-stop, eventualità messa in conto dal momento che il compound più tenero avrebbe logicamente sofferto prima di degrado. Purtroppo per la squadra, la strategia è andata a farsi benedire dopo soli quattro giri, quando il nipponico, forse partito fin troppo voglioso di sfruttare la gomma morbida, ha attaccato in maniera troppo aggressiva Lance Stroll alla S Senna, rimediando la rottura dell'ala anteriore e provocando l'ingresso della safety car per i troppi detriti sparsi in pista. Il giapponese, dunque, si è fatto del male con le sue mani, perché nell'episodio è stato giudicato ovviamente colpevole e questo gli è costato una penalità di 10" che gli ha precluso ovviamente ogni possibilità di rimonta. Alla fine Tsunoda ha concluso al 15° posto, gettando nuovamente al vento una buona opportunità per marcare dei punti.
Per quanto riguarda le prestazioni Yuki aveva la scusante di non aver mai girato ad Interlagos, ma l'errore di valutazione nel duello con Stroll resta imperdonabile in un momento così delicato della stagione, con la squadra che ha bisogno di ogni punto per il Costruttori: nella graduatoria riservata ai team AlphaTauri ed Alpine sono appaiate a quota 112, ma negli ultimi round i francesi sono sembrati in calo.
Motivo per cui a Faenza hanno l'obbligo di continuare a credere in quello che sarebbe un risultato finale strepitoso: servirà il solito, superbo Pierre Gasly, e possibilmente anche un Yuki Tsunoda più concreto. ●

UNA VERA CERTEZZA PER ALPHATAURI
Pierre Gasly, che termini davanti o subito dietro alla Ferrari, resta la torre ferma che non cade, in casa Alphatauri, sopra, con un bellissimo settimo posto in gara che conferma la sua consistenza. A destra, eccolo in un'espressione grintosa che la dice lunga...

QUEI CONTI CHE NON TORNANO
In Brasile Norris ha chiuso al decimo posto mentre il suo compagno di squadra Ricciardo, in basso, è stato costretto al ritiro. I conti non tornano in casa McLaren

McLaren col fiatone

È UNA SQUADRA PIUTTOSTO INDECIFRABILE QUELLA DEL FINALE DI STAGIONE. E ADESSO LA CORSA PER LA CONQUISTA DEL TERZO POSTO NEL MONDIALE COSTRUTTORI SI FA DURA

di Massimo Costa

Un pomeriggio di un giorno da cani (con tutto il rispetto per i simpatici quattro zampe) quello vissuto dalla McLaren a San Paolo. Ancora una gara storta e la Ferrari, sempre più terza forza, allunga brutalmente nella classifica costruttori. Come a Città del Messico, il team di Zak Brown ha incassato appena un punticino. Troppo poco per pensare di poter riacciuffare la medaglia di bronzo che si sta allontanando sempre più.
È una McLaren piuttosto indecifrabile quella del finale di stagione, incapace di mantenere la costanza di rendimento e le prestazioni di livello assoluto che avevano contraddistinto la parte centrale del campionato. E se poi ci si mettono anche i piloti a commettere errori ed erroracci, si può capire come tutto sia diventato estremamente difficile. Il decimo posto in Brasile lo ha acchiappato Lando Norris, già decimo una settimana fa in Messico, mentre Daniel Ricciardo si è dovuto ritirare incamerando il secondo zero in classifica. Sette giorni prima aveva compromesso tutto urtando Valtteri Bottas dopo due curve, questa volta si è dovuto fermare per una perdita di potenza della power unit Mercedes. Non era iniziata malissimo per la McLaren, con l'inglese ottavo e l'australiano nono in qualifica. Nella corsa sprint del sabato, Norris aveva messo in pista tutta la sua grinta cogliendo un bel sesto posto mentre Ricciardo era scivolato undicesimo. L'obiettivo di battere la Ferrari era riuscito a metà, con Lando che nella Sprint era riuscito a superare Charles Leclerc, ma Carlos Sainz era rimasto lontano, in terza posizione.
La penalità a Lewis Hamilton per cambio di alcune parti del motore, aveva permesso a Norris di salire in quinta piazzola. Al via è scattato benissimo e si è avventato sulla Ferrari di Sainz. Si è buttato alla sua destra, rischiando non poco, e quando sembrava che la manovra gli fosse riuscita, è rientrato verso sinistra in anticipo colpendo con la ruota posteriore sinistra quella anteriore destra di Sainz. Lo spagnolo non poteva far nulla per evitare il suo ex compagno di squadra e Norris nel contatto ha immediatamente rimediato una foratura. Ora è lecito chiedersi se l'inglese poteva essere più prudente in quella situazione, considerando la delicatezza del momento, della classifica costruttori.
Certo, in fase di partenza un pilota non si pone troppe domande, vede un varco e ci si butta di istinto, però dopo deve essere attento nella valutazione del movimento.
Facile a dirsi, ma l'errore c'è stato e si è rivelato pesantissimo per la squadra. Norris ha dovuto compiere un giro intero a bassa andatura per poi sostituire la gomma danneggiata, ha ripreso con forza, è stato aiutato dalla safety-car, poi ha rimontato fino alla decima posizione. C'è del rammarico per quello che poteva essere e non è stato. Anche per Ricciardo che poteva concludere nella parte bassa della top 10 e invece… Con tre gare al termine, la situazione nel costruttori è la seguente: Ferrari punti 287,5, McLaren 256 per una differenza di 31,5 punti. Sono tanti e difficilmente recuperabili se il team italiano non avrà una corsa sfortunata, cosa che non si verifica da tanto tempo. ●

Alpine prova d'orgoglio

OCON E ALONSO CHIUDONO IN ZONA PUNTI E IL TEAM RIMANE AGGANCIATO ALL'ALPHA TAURI NELLA CORSA ALLA CONQUISTA DEL 5° POSTO NEL COSTRUTTORI

FERNANDO ED ESTEBAN IN TOP 10
Un Gp del Brasile chiuso nella top ten da Ocon e Alonso finiti rispettivamente ottavo e nono all'interno di una corsa che ha portato fieno in cascina per il campionato Costruttori

di Massimo Costa

Orgoglio, questa la parola che più è rimbalzata nel box del team Alpine dopo la conclusione del Gp del Brasile. Orgoglio per l'eccellente lavoro compiuto dai piloti e dagli uomini del team grazie a buone chiamate ai box per il cambio gomme. Esteban Ocon ha concluso buon ottavo, suo miglior risultato da sette Gran Premi a questa parte, mentre Fernando Alonso si è piazzato nono come in Messico, ma prosegue in una serie positiva di risultati che lo ha visto in zona punti tredici volte su diciannove gare disputate. La buon notizia per l'Alpine è che ha recuperato sei punti che le permettono di rimanere agganciata all'Alpha Tauri al quinto posto con 112 punti. Anche il team di Faenza ha conquistato lo stesso punteggio dell'Alpine a San Paolo grazie al solo Pierre Gasly, settimo alla bandiera a scacchi. È una guerra di nervi tra il grande costruttore francese e la "piccola" seconda squadra della Red Bull. Alonso ed Ocon per tutto il weekend sono stati sul filo del rasoio della top 10. In qualifica, lo spagnolo è entrato nella Q3 chiudendo decimo mentre il francese è rimasto fuori, undicesimo. Nella gara Sprint, i ruoli si sono invertiti con Ocon nono ed Alonso dodicesimo finché nella corsa che conta, entrambi sono riusciti a concludere dentro la zona punti. «*È stato un gran lavoro di squadra*», hanno recitato in coro Alonso ed Ocon appena hanno tolto il casco, molto soddisfatti per quanto ottenuto. «*Abbiamo provato a massimizzare tutto quel che potevamo ed abbiamo sempre spinto al limite le nostre performance e la strategia*», ha aggiunto Esteban. Mentre Fernando ha detto: «*È bello vedere entrambe le Alpine portare a casa punti, il ché ci permette di rimanere in quinta posizione assieme all'Alpha Tauri. Ieri ero rimasto deluso dall'esito della corsa di qualifica, ma abbiamo saputo ribaltare la situazione. Adesso andiamo su una pista nuova per tutti in Qatar e il nostro obiettivo deve essere quello di mantenere questo buon stato di forma*». Sul tema è intervenuto anche Laurent Rossi: «*Il risultato di domenica non solo ci conferma quinti tra i costruttori, ma anche che siamo ritornati a un livello di competitività accettabile dopo una serie di gare deludenti che ci aveva portato a cercare delle risposte*». Che per il momento sono state trovate, aggiungiamo. Nei giorni della vigilia del Brasile, è girata nel paddock l'indiscrezione che vorrebbe per il prossimo anno l'arrivo nel ruolo di team principal della Alpine di Otmar Szafnauer, il quale ricopre tale incarico alla Aston Martin. A "saltare" sarebbe Davide Brivio, fortemente voluto quest'anno dal presidente Renault Luca De Meo, che alcuni sostengono pronto a tornare in MotoGP, il suo territorio da sempre. Ma tali voci non sembrano avere trovato alcuna conferma anche perché Szafnauer ha sposato in pieno il progetto Aston Martin targato Lawrence Stroll mentre Brivio non ha alcuna intenzione di lasciare dopo un solo anno la F.1, come aveva anche dichiarato in Messico, dove già si parlava di un suo abbandono. Vedremo comunque come si evolverà la vicenda nelle prossime settimane. ●

Sauber guarda ai cinesi

È GIUNTO IL MOMENTO DELLA SEPARAZIONE CON GIOVINAZZI, PER FARE POSTO A ZHOU AL FIANCO DI BOTTAS. ANTONIO ORA STAREBBE PENSANDO A UNA POSSIBILITÀ 2022 NELLA SERIE INDYCAR

di **Alessandro Gargantini**

Ormai non ci sono più dubbi, è giunto il momento di separarsi tra Giovinazzi e l'Alfa Romeo Racing. Ancora tre corse di passione, ed il sodalizio tra il driver pugliese e la Casa di Arese, ma sarebbe meglio dire il Team Sauber visto che la squadra diretta da Frederic Vasseur ha ogni potere decisionale sulla scelta dei piloti, vedrà la sua fine naturale dopo tre stagioni che hanno portato al pilota di Martina Franca soddisfazioni inversamente proporzionali alla qualità, sempre crescente, del suo rendimento. Al ventisettenne terzo pilota della Scuderia Ferrari subentrerà il pilota cinese Guanyu Zhou, ventidue anni, attualmente secondo in graduatoria nel FIA Formula 2 Championship con un distacco di trentasei punti dal rookie Oscar Piastri. Il pilota di Shanghai sta invece affrontando la terza stagione nella seconda serie. A Interlagos abbiamo celebrato una vittoria ed un terzo posto di Bottas ed è impossibile non soffermarsi a riflettere sul livello qualitativo che l'Alfa Romeo Racing avrebbe nel mondiale 2022 se le scelte di Frederic Vasseur fossero esclusivamente dettate dal merito o dalla riconoscenza. Merito, perché Antonio ha mille volte dimostrato di occupare legittimamente il suo sedile portando addirittura per due volte al sesto posto sullo schieramento di partenza i colori della Casa del Biscione quest'anno; riconoscenza, perché la squadra ha commesso un tale numero di disattenzioni o scelte strategiche ai danni del pilota di Martina Franca da non potersi non sentire in grave difetto nei confronti del pilota italiano, che a Città del Messico ha messo in dubbio la buona fede del team nelle scelte che lo riguardano. Questo, a testimonianza che anche l'inesauribile pazienza di Antonio sia umanamente finita e che i rapporti siano azzerati anche nella forma.

Martedì alle 11 è previsto l'annuncio di Zhou

La data della comunicazione del secondo pilota, che Vasseur ha indicato nel diciotto novembre alle ore undici del mattino, si svuota di valore davanti alla realtà che da settimane ha indicato nel pilota cinese Guanyu Zhou l'erede di Antonio sul-

UN RAPPORTO POCO SODDISFACENTE
Quello tra la squadra svizzera e Antonio Giovinazzi non è stato un rapporto ricco di momenti belli e le colpe non sembrano proprio dalla parte del pilota italiano...

la monoposto motorizzata Ferrari che porta i colori della Casa di Arese. C'è il totale riserbo sulla dote portata al team di Hinwil dal pilota cinese, che più fonti stimano vicina ai cinquanta milioni di dollari. Ancor prima del Gran Premio del Brasile, il più grosso concessionario di Shanghai, la città di Zhou, ha dato la notizia dello sbarco in Formula Uno del primo pilota cinese, togliendo ulteriore attenzione al comunicato della squadra in merito all'announcement del line-up 2022. Dentro Zhou, dunque, e fuori Giovinazzi.
Non c'è più spazio per ripensamenti, mai legittimi come in questo caso, dell'ultimo momento. La presenza di un pilota locale nel prossimo Gran Premio di Cina è certamente un elemento che farà molto piacere agli organizzatori di Shanghai che hanno recentemente esteso il proprio contratto con la Formula Uno fino al 2025.

Quale futuro per Giovinazzi

Che ne sarà, dunque, di Antonio? Sul tavolo del pugliese sono arrivate numerosissime proposte, a dimostrazione che, quanto Antonio ha fatto, è davanti agli occhi di chi vuole vedere.
La "lesson learned" del 2017 e 2018 ha insegnato che sarebbe controproducente tenere on hold l'attività racing di Antonio e dedicarlo solo ad un ruolo di terzo pilota della Scuderia Ferrari l'anno prossimo, ruolo che è stato confermato e che prevede che Antonio sarà in pista per dodici fine settimana con i colori della Rossa, con la possibilità di scendere in pista nel primo turno di prove libere. Giovinazzi continuerà il lavoro al simulatore e, come già anticipato, sarà coinvolto anche nel programma Hypercar. Analizzando le varie opzioni che si potrebbero presentare davanti al pugliese, ci sono concrete le possibilità che il pilota italiano possa essere al via della stagione 2022 della Formula E, categoria con la quale Giovinazzi ha già disputato una sessione di test nel gennaio del 2018 a Marrakech con i colori della DS-Virgin, al fianco dello svedese Joel Ericsson, che quest'anno ha concluso la stagione con i colori del Dragon/Penske Autosport. Gli organizzatori farebbero carte false per accogliere il pilota italiano. Non è escluso che Giovinazzi possa prendere parte ai test di Formula E previsti dal 29 novembre sul circuito Ricardo Tormo di Valencia, seppur il campionato di Formula Uno non sia ancora terminato.
Sono sei i volanti ancora non assegnati per la stagione 2021-2022 di Formula E, tra i quali entrambi quelli della scuderia di Los Angeles fondata da Jay Penske. Il pugliese ha aperto una strada che lo porta in Indy Car, categoria con la quale dovrebbe sostenere un test ad inizio 2022 in un top team. L'esperienza felice di Grosjean potrebbe fare presto proseliti del pilota di Ginevra, ma per quel che concerne il futuro di Antonio appare molto più sostenibile un doppio programma come terzo pilota in Formula Uno al quale si somma l'impegno in Formula E. Nei prossimi giorni ne sapremo di più. ●

Audi e Porsche decisione alle porte

È PREVISTA ENTRO LA FINE DELL'ANNO LA SCELTA DEFINITIVA IN MERITO ALL'ARRIVO IN F.1 DEI DUE MARCHI DEL GRUPPO VOLKSWAGEN. VEDIAMO IL PERCHÉ, QUALI SONO LE TEMPISTICHE E GLI ALTRI ATTORI CHE POTREBBERO ESSERE COINVOLTI NELLA ATTESISSIMA MEGA OPERAZIONE

di **Alessandro Gargantini**

Segniamoci la data del quindici dicembre, perché nella roadmap stilata dal gruppo Volkswagen in vista del possibile ingresso del mondiale sarà la giornata del Go/no go.
Il board che del primo produttore al mondo per automobili vendute, dopo aver avallato la fase di studio in merito all'ingresso nella categoria regina, ha espresso un primo parere favorevole affinché, al verificarsi di alcune condizioni il programma possa concretizzarsi. A Wolfsburg vedono con favore l'utilizzo di entrambi i marchi Audi e Porsche per motivi di marketing e sinergie perché, a fronte dello sviluppo di un solo motore, si creerebbe il doppio del valore ed il beneficio ricadrebbe sia sull'azienda di Ingolstadt che su quella di Zuffenhausen. Il gruppo tedesco sta seguendo la

stessa strategia anche con il progetto del prototipo per Le Mans. La data di metà dicembre è cruciale perché entro il consiglio mondiale della metà del prossimo mese la FIA intende definire le caratteristiche della nuova generazione di power unit che verranno utilizzate a partire dal 2026.
La Federazione intende accogliere le preferenze che Porsche Audi hanno indicato per poter entrare in Formula Uno, ovvero un motore ibrido turbo V6 senza MGU-H con una quota tripla di energia e carburante a zero emissioni di CO2. Ma se, da un lato, la Formula Uno è disposta ad andare incontro, in linea di principio, alle richieste che arrivano dalla Germania, dall'altro, legittimamente, pretende un impegno vincolante da parte della Volkswagen qualora si proceda in tale direzione.
Sono sul tavolo del CDA del gruppo tedesco anche le possibili strategie che accompagneranno l'ingresso nel mondiale.
A fronte di una calma apparente, nelle sedi di Audi e Porsche, in questo momento, c'è molta pressione e fermento. La classica quiete prima della, sempre più probabile, tempesta.

QUALE SARÀ IL COLORE DEI SEMAFORI

In attesa delle scelte del Gruppo Volkswagen in chiave F.1, ci si chiede quale potrà essere la decisione definitiva che creerebbe una serie di conseguenze a cascata, in caso di semafori verdi...

Audi vuole una squadra, Porsche solo motorista?

Sono diversi i tavoli di lavoro che sono stati aperti sui quali si lavora all'interno della Volkswagen, visto che ci sono diverse aree che necessitano di approfondite analisi e non possono essere commessi errori di strategia. La prima questione è legata alla scelta se Porsche e Audi vogliano limitarsi al ruolo di motorista o se intendano comprare una o più squadre. Svolgere soltanto il ruolo di partner / engine provider potrebbe non consentire di avere un ritorno sull'investimento. Per questo motivo, sta prendendo sempre più piede l'ipotesi che il gruppo Volkswagen prenda il pacchetto di controllo di una o due squadre. Idealmente, una avrebbe il marchio Porsche e l'altro Audi, a parità di motore. L'argomento è attualmente uno dei temi più discussi e scottanti del paddock. A Wolfsburg non vogliono scartare alcuna ipotesi in partenza. Una prima analisi avrebbe portato ad una selezione naturale che ha lasciato aperte soltanto le ipotesi Red Bull/ Toro Rosso, McLaren, Williams e Sauber. In un primo momento era stato individuato un doppio canale preferenziale, con l'Audi interessata a mettere le proprie mani sulla McLaren e la Porsche pronta a legarsi a Red Bull e Toro Rosso nel ruolo di motorista. In questa fase si stanno esplorando diverse ipotesi che vanno dall'acquisto di una scuderia ad una partnership con più o meno voce in capitolo. Mentre la Porsche, con le squadre della galassia dell'energy drink austriaco, potrebbe limitarsi ad un ruolo analogo a quello della Honda oggi, alla Audi si sono posti l'interrogativo acquistare solo la squadra corse della McLaren o l'intera azienda.

McLaren, no a un acquisto dell'Audi

Con l'introduzione del business cap, i team della Formula Uno stanno sviluppando un modello di gestione che le rende profittevoli sotto l'aspetto economico, in un contesto nel quale hanno maggiori chances di competere nelle posizioni di alta classifica e garantirsi un flusso di entrate importante. Di conseguenza, le squadre sono disincentivate a passare la mano. Questo aspetto era stato sottolineato alcuni mesi fa da Toto Wolff ed è stato ripreso recentemente dal Team Principal della McLaren Andreas Seidl, che ha spiegato che la sua squadra a breve sarà nella zona di profitto e quest'anno ha già ricevuto il trenta per cento in più in termini di sponsorizzazioni. Un modo per alzare drammaticamente la posta e, di fatto, togliersi dal mercato. Il problema per i potenziali acquirenti è che le squadre diventano sempre più care. Anche la partnership motoristica con la Red Bull potrebbe diventare molto costosa per la Porsche, visto che la fornitura non sarebbe onerosa e ci sarebbero da sobbarcare costi di marketing e di ingaggio dei piloti. Ecco perché alla Casa di Zuffenhausen potrebbe essere utile ripiegare sulla Williams, gestita da Jost Capito, che ha avuto una relazione pluriennale nei rally con la Volkswagen. Tornando all'Audi, dopo che la McLaren ha declinato ogni interesse a vendere, si sta valutando l'ipotesi Sauber. Le idee sul tavolo sono diverse, ma ora a Wolfsburg vogliono avere le idee molto chiare su come muoversi ed essere reattivi non appena sarà il momento di procedere. ●

Circuito Panamericano, un gioiello Pirelli

IN OCCASIONE DEL GRAN PREMIO DI INTERLAGOS, STEFANO DOMENICALI E MARIO ISOLA HANNO FATTO VISITA AL CIRCUITO DI PROVA PIÙ IMPORTANTE DEL BRASILE, ECCELLENZA CHE PORTA LA FIRMA DELLA FACTORY MILANESE. ANDIAMO A SCOPRIRNE LE CARATTERISTICHE

di **Alessandro Gargantini**

Pirelli è leader di mercato brasiliano, con una presenza industriale di lunga data e ramificata attraverso diversi stabilimenti. Nel novero degli investimenti effettuati dalla factory milanese nel paese sudamericano spicca quello effettuato nel Circuito Panamericano, che ora è il più sofisticato centro prove Pirelli nella regione. L'impianto brasiliano è l'ultimo nato tra i circuiti di prova della Pirelli, dopo quello storico di Vizzola Ticino ed il "Centro Sottozero" in Svezia. Gli investimenti compiuti nella realizzazione e ammodernamento nei centri prova fanno capo all'area di ricerca e sviluppo, che comprende dodici centri in tutto il mondo e impiega quasi duemila dipendenti. Approfittando della vicinanza tra il Circuito Panamericano e Interlagos, Stefano Domenicali ha visitato il Circuito Panamericano insieme a Mario Isola e al CEO della Pirelli Latam Cesar Martin Alarcon. Con sette possibili configurazioni di pista per un totale di 22 chilometri, il Circuito Panamericano, situato vicino a San Paolo e allo stabilimento Pirelli di Campinas, è il più grande complesso multipista

COLPO D'OCCHIO SENSAZIONALE

Il circuito Panamericano visto dall'alto fa la sua figura, tanto da suscitare interesse e plauso da parte di Stefano Domenicali, responsabile di Liberty Media per la F.1. Eccolo, sotto, e a destra, in compagnia di Mario Isola

dell'America Latina, in grado di offrire la tecnologia più all'avanguardia per effettuare test avanzati di pneumatici. L'impianto comprende percorsi di handling su asfalto asciutto e bagnato ma anche in fuoristrada, location essenziali per ottimizzare la fase di progettazione e produzione degli pneumatici. La pista di "dry handling" è stata progettata da Studio Dromo, nota azienda italiana che si occupa della progettazione e realizzazione di circuiti, che è stata anche responsabile della costruzione o dell'ammodernamento di molte delle piste attualmente presenti nel calendario di Formula Uno, non ultima Zandvoort in Olanda. In aggiunta al suo ruolo principale di testing di pneumatici per uso stradale, il circuito ha già ospitato test per stock car e Formula 3 evidenziando lo stretto legame tra pista e strada che Pirelli persegue nello sviluppo dei propri pneumatici. Pirelli ha investito novanta milioni di Real brasiliani, l'equivalente di quattrodici milioni di Euro, nel Circuito Panamericano. La ricerca e lo sviluppo effettuati in circuito, grazie alla centenaria presenza nel Motorsport, un vero e proprio laboratorio a cielo aperto, consentono di acquisire un know-how che si riverbera positivamente non solo nella gamma di prodotti utilizzati tutti i giorni su strada ma anche negli ambiti più spinti nel mondo delle corse e nel segmento delle supercar, dove Pirelli equipaggia un modello su due del mercato. Mario Isola: *«Il Circuito Panamericano è il complesso multipista più grande dell'America Latina. È stato un piacere ospitare Stefano Domenicali e mostrare il legame stretto che c'è tra la continua sperimentazione ed evoluzione degli pneumatici da competizione e i nostri prodotti stradali»*.

Stefano Domenicali: *«Pirelli è un partner tecnologico di grande valore per la Formula Uno che fa un lavoro incredibile per questo sport nel corso di tutta la stagione. È stato molto interessante visitare il Circuito Panamericano, un impianto all'avanguardia dove Pirelli testa i pneumatici stradali utilizzando l'expertise che matura sui campi di gara di F.1. Oggi ho avuto l'opportunità di vedere come l'attività sportiva abbia una ricaduta diretta sugli pneumatici che guidiamo su strada ogni giorno»*. ●

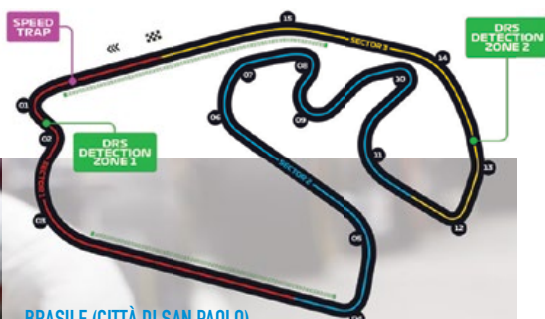
Gp del Brasile
Il tabellone

PIT STOP

	GIRO	TEMPO
Norris	1°	27"313
Tsunoda	4°	31"939
Russell	6°	22"978
Schumacher	11°	41"173
Latifi	13°	22"936
Stroll	22°	24"997
Gasly	25°	23"116
Hamilton	26°	22"690
Sainz Jr.	26°	23"321
Verstappen	27°	22"722
Leclerc	27°	22"667
Pérez	28°	23"165
Vettel	28°	24"464
Raikkonen	28°	23"541
Giovinazzi	29°	23"618
Bottas	30°	23"263
Schumacher	29°	25"597
Ricciardo	30°	22"839
Ocon	30°	23"504
Alonso	34°	24"375
Mazepin	34°	23"546
Norris	37°	24"211
Tsunoda (+10")	39°	35"416
Latifi	39°	22"958
Verstappen	40°	22"766
Bottas	41°	22"856
Russell	41°	23"132
Pérez	42°	22"656
Giovinazzi	42°	22"830
Hamilton	43°	22"664
Gasly	51°	23"039
Leclerc	52°	23"064
Raikkonen	52°	22"666
Sainz Jr.	53°	22"745
Vettel	55°	22"978
Schumacher	61°	24"627
Pérez	69°	22"916

NOTA: la sequenza tiene conto del doppiaggio. DT = Drive Through, SG = Stop & Go

NOTE

a) Sostituzione componenti PU: 5 posizioni di penalità.
b) Modifica della vettura in parco chiuso: partenza dalla pit lane.
d) DRS illegale, squalificato. Prende il via della Sprint Qualifying dall'ultima posizione.

BRASILE (CITTÀ DI SAN PAOLO)
19ª gara del mondiale F.1 | 14 novembre 2021 Autodromo Jose Carlos Pace (4,309 km) | Distanza: 305,879 km | Giri: 71 | Condizioni atmosferiche: sole in prova e in gara

COSÌ AL TRAGUARDO

POSIZIONE	PILOTA	VETTURA	GIRI	TEMPO E DISTACCO	MEDIA KM/H	GIRO VELOCE	AL GIRO
1°	L.Hamilton (Gran Bretagna)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	71	1. 32'22"851	198,663	1'11"982	46
2°	M.Verstappen (Paesi Bassi)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	71	a 10"496	198,288	1'12"486	47
3°	V.Bottas (Finlandia)	Mercedes F1 W12 E Performance - Mercedes F1 M12 E Perf.	71	a 13"576	198,178	1'12"526	49
4°	S.Pérez (Messico)	Red Bull RB16B - Honda RA621H	71	a 39"940	197,242	1'11"010	71
5°	C.Leclerc (Monaco)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	71	a 49"517	196,904	1'12"822	61
6°	C.Sainz Jr. (Spagna)	Ferrari SF21 - Ferrari 065/6	71	a 51"820	196,823	1'12"710	63
7°	P.Gasly (Francia)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	70	a 1 giro	195,717	1'13"227	53
8°	E.Ocon (Francia)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	70	a 1 giro	195,142	1'14"430	48
9°	F.Alonso (Spagna)	Alpine A521 - Renault E-Tech 20B	70	a 1 giro	195,125	1'13"922	37
10°	L.Norris (Gran Bretagna)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1 giro	195,020	1'13"761	53
11°	S.Vettel (Germania)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1 giro	194,975	1'13"634	69
12°	K.Raikkonen (Finlandia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	70	a 1 giro	194,772	1'12"621	54
13°	G.Russell (Gran Bretagna)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1 giro	193,833	1'14"355	45
14°	A.Giovinazzi (Italia)	Alfa Romeo C41 - Ferrari 065/6	70	a 1 giro	193,748	1'14"227	44
15°	Y.Tsunoda (Giappone)	AlphaTauri AT02 - Honda RA621H	70	a 1 giro	193,601	1'14"204	62
16°	N.Latifi (Canada)	Williams FW43B - Mercedes F1 M12 E Performance	70	a 1 giro	193,463	1'14"616	57
17°	N.Mazepin (Russia)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	69	a 2 giri	191,847	1'14"954	36
18°	M.Schumacher (Germania)	Haas VF-21 - Ferrari 065/6	69	a 2 giri	190,571	1'13"793	66
NON CLASSIFICATI							
	D.Ricciardo (Australia)	McLaren MCL35M - Mercedes F1 M12 E Performance	49	Power Unit	190,567	1'14"443	40
	L.Stroll (Canada)	Aston Martin AMR21 - Mercedes F1 M12 E Performance	47	Cons.incid.	188,740	1'15"344	25

A CURA DI MICHELE MERLINO

Le linee tratteggiate che terminano con il pallino indicano un ritiro, mentre le linee continue che terminano con la freccia indicano i piloti giunti al traguardo.

L'ALTALENA DELLA GARA

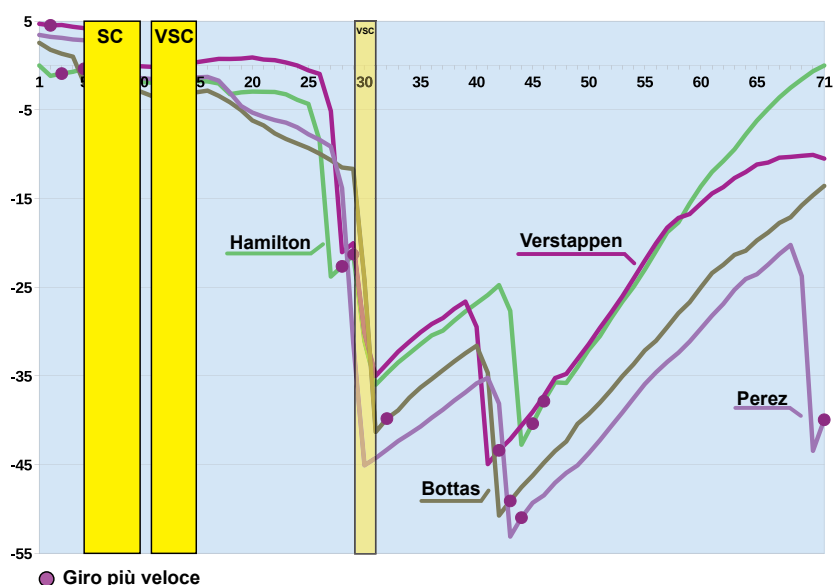
G 1 5 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55 60 65 71

Griglia		Arrivo	
Bottas	1	1	Hamilton
Verstappen	2	2	Verstappen
Sainz Jr.	3	3	Bottas
Pérez	4	4	Pérez
Norris	5	5	Leclerc
Leclerc	6	6	Sainz Jr.
Gasly	7	7	Gasly
Ocon	8	8	Ocon
Vettel	9	9	Alonso
Hamilton	10	10	Norris
Ricciardo	11	11	Vettel
Alonso	12	12	Räikkönen
Giovinazzi	13	13	Russell
Stroll	14	14	Giovinazzi
Tsunoda	15	15	Tsunoda
Latifi	16	16	Latifi
Russell	17	17	Mazepin
Schumacher	18	18	Schumacher
Mazepin	19		
Räikkönen (P)	20		

VELOCITÀ SUL RETTIFILO PRINCIPALE
90 METRI PRIMA DELLA CURVA 1

QUALIFICHE	
Raikkonen	330,6
Giovinazzi	328,7
Alonso	328,2
Hamilton	327,5
Ocon	324,4
Russell	322,4
Leclerc	322,0
Bottas	322,0
Norris	322,0
Sainz Jr.	322,0
Mazepin	321,2
Ricciardo	320,0
Latifi	319,6
Tsunoda	319,5
Schumacher	319,3
Pérez	318,8
Verstappen	318,3
Stroll	318,0
Gasly	317,8
Vettel	316,4

GRAN PREMIO	
Sainz Jr.	336,7
Raikkonen	335,6
Gasly	335,5
Alonso	333,9
Hamilton	333,2
Ocon	332,6
Stroll	331,3
Russell	330,1
Norris	328,2
Leclerc	327,9
Pérez	327,6
Ricciardo	327,3
Giovinazzi	325,2
Latifi	323,2
Bottas	321,7
Tsunoda	319,2
Verstappen	318,0
Schumacher	317,0
Vettel	316,2
Mazepin	314,4

I DISTACCHI

Questo grafico rappresenta l'evoluzione dei tempi sul giro dei piloti in gara. Il riferimento è un pilota virtuale i cui tempi sul giro sono costanti e uguali al tempo sul giro medio del vincitore del Gran Premio. La linea per questo pilota coincide con l'asse delle 'x'. La rappresentazione verticale visualizza il distacco dal pilota virtuale al termine di ogni giro e questo permette una chiara visualizzazione del ritmo di ciascun pilota e dei reali distacchi in pista.

Gp del Brasile
Il tabellone

RECORD PISTA

SUL GIRO IN QUALIFICA

Imbattuto
L.Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018)
1'07"281 media 230,561 km/h

SUL GIRO IN GARA

Imbattuto
V.Bottas (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018)
1'10"540 media 219,909 km/h

SULLA DISTANZA

Imbattuto
L.Hamilton (Mercedes F1 W09 EQ Power+, 2018)
1:27'09"066 media 210,605 km/h

GIRI IN TESTA

Verstappen	1°-27°
Bottas	28°-30°
Verstappen	31°-39°
Hamilton	40°-43°
Verstappen	44°-58°
Hamilton	59°-71°

PROVE LIBERE

VENERDÌ 12, SABATO 13 NOVEMBRE

		1ª SESSIONE	2ª SESSIONE
1°	Hamilton	1'09"050	1'12"741
2°	Verstappen	1'09"417	1'12"102
3°	Pérez	1'09"492	1'12"903
4°	Bottas	1'09"567	1'12"355
5°	Gasly	1'09"880	1'13"608
6°	Sainz Jr.	1'10"124	1'13"078
7°	Leclerc	1'10"142	1'13"099
8°	Ocon	1'10"145	1'12"407
9°	Alonso	1'10"201	1'11"238
10°	Stroll	1'10"352	1'13"426
11°	Tsunoda	1'10"374	1'13"726
12°	Vettel	1'10"413	1'13"747
13°	Raikkonen	1'10"443	1'13"355
14°	Giovinazzi	1'10"587	1'12"997
15°	Norris	1'10"610	1'13"581
16°	Schumacher	1'10"885	1'14"066
17°	Latifi	1'10"902	1'14"025
18°	Russell	1'10"938	1'13"615
19°	Ricciardo	1'10"990	1'13"448
20°	Mazepin	1'11"342	1'14"909

QUALIFICHE PER LA SPRINT QUALIFYING

VENERDÌ 12 NOVEMBRE			QUALIFICHE 1ª	2ª	3ª	SETTORI 1ª	2ª	3ª
1°	Hamilton (d)	Mercedes F1 W12 E Performance	1'08"733	1'08"068	1'07"934	17"461	34"445	15"991
2°	Verstappen	Red Bull RB16B	1'09"329	1'08"499	1'08"372	17"521	34"646	16"132
3°	Bottas	Mercedes F1 W12 E Performance	1'09"040	1'08"426	1'08"469	17"606	34"666	16"052
4°	Pérez	Red Bull RB16B	1'09"172	1'08"973	1'08"483	17"651	34"677	16"155
5°	Gasly	AlphaTauri AT02	1'09"347	1'08"903	1'08"777	17"709	34"884	16"174
6°	Sainz Jr.	Ferrari SF21	1'09"046	1'09"031	1'08"826	17"627	34"951	16"228
7°	Leclerc	Ferrari SF21	1'09"155	1'08"859	1'08"960	17"646	34"936	16"175
8°	Norris	McLaren MCL35M	1'09"365	1'09"030	1'08"980	17"637	35"192	16"131
9°	Ricciardo	McLaren MCL35M	1'09"374	1'09"093	1'09"039	17"685	35"103	16"192
10°	Alonso	Alpine A521	1'09"391	1'09"137	1'09"113	17"748	35"051	16"232
11°	Ocon	Alpine A521	1'09"430	1'09"189		17"738	35"136	16"272
12°	Vettel	Aston Martin AMR21	1'09"451	1'09"399		17"834	35"238	16"232
13°	Tsunoda	AlphaTauri AT02	1'09"350	1'09"483		17"924	35"145	16"220
14°	Raikkonen	Alfa Romeo C41	1'09"598	1'09"503		17"773	35"416	16"236
15°	Giovinazzi	Alfa Romeo C41	1'09"342	1'10"227		17"689	35"502	16"151
16°	Stroll	Aston Martin AMR21	1'09"663			18"069	35"292	16"296
17°	Latifi	Williams FW43B	1'09"897			17"981	35"524	16"279
18°	Russell	Williams FW43B	1'09"953			18"033	35"539	16"292
19°	Schumacher	Haas VF-21	1'10"329			17"920	35"536	16"502
20°	Mazepin	Haas VF-21	1'10"589			17"907	35"825	16"533

NOTA: i tempi per settore si riferiscono all'intera sessione di qualifica che è divisa, ad eliminazione, in tre tempi distinti. Per la griglia vale solo il tempo dell'ultima sessione affrontata, ma i 10 piloti ammessi alla 3ª qualifica rientrano di diritto nelle prime 10 posizioni, salvo penalizzazioni.

GRIGLIA DI PARTENZA

1ª FILA

33 Verstappen
Red Bull -

77 Bottas
Mercedes -

2ª FILA

11 Perez
Red Bull -

55 Sainz
Ferrari -

3ª FILA

16 Leclerc
Ferrari -

4 Norris
McLaren -

4ª FILA

31 Ocon
Alpine -

10 Gasly
AlphaTauri -

5ª FILA

44 Hamilton
Mercedes -(a)

5 Vettel
Aston Martin -

6ª FILA

14 Alonso
Alpine -

3 Ricciardo
McLaren -

7ª FILA

18 Stroll
Aston Martin -

99 Giovinazzi
Alfa Romeo -

8ª FILA

6 Latifi
Williams -

22 Tsunoda
AlphaTauri -

9ª FILA

47 Schumacher
Haas -

63 Russell
Williams -

PIT-LANE

7 Raikkonen
Alfa Romeo - (b)

10ª FILA

9 Mazepin
Haas -

MONDIALE PILOTI

		TOTALE	BAHRAIN 28/3	EMILIA ROM. 18/4	PORTOGALLO 2/5	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	AZERBAIJAN 6/6	FRANCIA 20/6	STIRIA 27/6	AUSTRIA 4/7	G.BRETAGNA 18/7	UNGHERIA 1/8	BELGIO 29/8	OLANDA 5/9	ITALIA 12/9	RUSSIA 26/9	TURCHIA 3/10	USA 24/10	MESSICO 7/11	BRASILE 14/11	QATAR 21/11	ARABIA SAUD. 5/12	ABU DHABI 12/12
1°	M.Verstappen	332.5	18	25	18	19	25	(18°)	26	25	26	3	2	12,5	25	2	18	18	25	25	20	-	-	-
2°	L.Hamilton	318.5	25	19	25	25	7	(15°)	18	19	12	27	18	7.5	19	(i.)	25	10	19	18	25	-	-	-
3°	V.Bottas	203	16	(i.)	16	15	(m.)	(12°)	12	15	18	16	(i.)	(12°)	15	18	10	26	8	(15°)	18	-	-	-
4°	S.Pérez	178	10	(11°)	12	10	12	25	15	12	8	(16°)	(i.)	(19°)	4	10	2	15	15	15	13	-	-	-
5°	L.Norris	151	12	15	10	4	15	10	10	10	15	12	(m.)	(14°)	1	18	7	6	4	1	1	-	-	-
6°	C.Leclerc	148	8	12	8	12	(m.)	12	(16°)	6	4	18	(i.)	2	10	12	(15°)	12	12	10	10	-	-	-
7°	C.Sainz Jr.	139.5	4	10	(11°)	6	18	4	(11°)	8	10	8	15	0.5	6	8	15	4	6	8	9	-	-	-
8°	D.Ricciardo	105	6	8	2	8	(12°)	2	8	(13°)	6	10	(11°)	6	(11°)	27	12	(13°)	10	(12°)	(m.)	-	-	-
9°	P.Gasly	92	(17°)	6	1	1	8	15	6	(i.)	2	(11°)	11	4	12	-	(13°)	8	(m.)	12	6	-	-	-
10°	F.Alonso	62	(m.)	1	4	(17°)	(13°)	8	4	2	1	6	12	(11°)	8	4	8	(16°)	(m.)	2	2	-	-	-
11°	E.Ocon	50	(13°)	2	6	2	2	(m.)	(14°)	(14°)	(i.)	2	25	3	2	1	(14°)	1	-	(13°)	4	-	-	-
12°	S.Vettel	42	(15°)	(15°)	(13°)	(13°)	10	18	2	(12°)	(17°)	-	(s.)	5	(13°)	(12°)	(12°)	(18°)	1	6	(11°)	-	-	-
13°	L.Stroll	26	1	4	(14°)	(11°)	4	(m.)	1	4	(13°)	4	(i.)	(20°)	(12°)	6	(11°)	2	(12°)	(14°)	(i.)	-	-	-
14°	Y.Tsunoda	20	2	(12°)	(15°)	(m.)	(16°)	6	(13°)	1	(12°)	1	8	(15°)	(m.)	(m.)	(17°)	(14°)	2	(i.)	(15°)	-	-	-
15°	G.Russell	16	(14°)	(i.)	(16°)	(14°)	(14°)	(17°)	(12°)	(m.)	(11°)	(12°)	4	9	(17°)	2	1	(15°)	(14°)	(16°)	(13°)	-	-	-
16°	K.Raikkonen	10	(11°)	(13°)	(i.)	(12°)	(11°)	1	(17°)	(11°)	(15°)	(15°)	1	(18°)	(m.)	-	4	(12°)	(13°)	4	(12°)	-	-	-
17°	N.Latifi	7	(18°)	(i.)	(18°)	(16°)	(15°)	(16°)	(18°)	(17°)	(16°)	(14°)	6	1	(16°)	(11°)	(19°)	(17°)	(15°)	(17°)	(16°)	-	-	-
18°	A.Giovinazzi	1	(12°)	(14°)	(12°)	(15°)	1	(11°)	(15°)	(15°)	(14°)	(13°)	(13°)	(13°)	(14°)	(13°)	(16°)	(11°)	(11°)	(11°)	(14°)	-	-	-
19°	M.Schumacher	0	(16°)	(16°)	(17°)	(18°)	(18°)	(13°)	(19°)	(16°)	(18°)	(18°)	(12°)	(16°)	(18°)	(15°)	(m.)	(19°)	(16°)	(i.)	(18°)	-	-	-
20°	R.Kubica	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	(15°)	(14°)	-	-	-	-	-	-	-	-
21°	N.Mazepin	0	(i.)	(17°)	(19°)	(19°)	(17°)	(14°)	(20°)	(18°)	(19°)	(17°)	(i.)	(17°)	(m.)	-	(18°)	(20°)	(17°)	(18°)	(17°)	-	-	-

MONDIALE COSTRUTTORI

		TOTALE	BAHRAIN 28/3	EMILIA ROM. 18/4	PORTOGALLO 2/5	SPAGNA 9/5	MONACO 23/5	AZERBAIJAN 6/6	FRANCIA 20/6	STIRIA 27/6	AUSTRIA 4/7	G.BRETAGNA 18/7	UNGHERIA 1/8	BELGIO 29/8	OLANDA 5/9	ITALIA 12/9	RUSSIA 26/9	TURCHIA 3/10	USA 24/10	MESSICO 7/11	BRASILE 14/11	QATAR 21/11	ARABIA SAUD. 5/12	ABU DHABI 12/12
1°	Mercedes	521.5	25/16	19/0	25/16	25/15	7/0	-	18/12	19/15	12/18	27/16	18/0	7.5/0	19/15	0/18	25/10	10/26	19/8	18/0	25/18	-	-	-
2°	Red Bull	510.5	10/18	0/25	12/18	10/19	12/25	25/0	15/26	12/25	8/26	0/3	0/2	0/12,5	4/25	10/2	2/18	15/18	15/25	15/25	13/20	-	-	-
3°	Ferrari	287.5	8/4	12/10	8/0	12/6	0/18	12/4	-	6/8	4/10	18/8	0/15	2/0.5	10/6	12/8	0/15	12/4	12/6	10/8	10/9	-	-	-
4°	McLaren	256	6/12	8/15	2/10	8/4	0/15	2/10	8/10	0/10	6/15	10/12	-	6/0	0/1	27/18	12/7	0/6	10/4	0/1	0/1	-	-	-
5°	Alpine	112	-	1/2	4/6	0/2	0/2	8/0	4/0	2/0	1/0	6/2	12/25	0/3	8/2	4/1	8/0	0/1	-	2/0	2/4	-	-	-
6°	AlphaTauri	112	0/2	6/0	1/0	1/0	8/0	15/6	6/0	0/1	2/0	0/1	11/8	4/0	12/0	-	-	8/0	0/2	12/0	6/0	-	-	-
7°	Aston Martin	68	0/1	0/4	-	-	10/4	18/0	2/1	0/4	-	0/4	-	5/0	-	0/6	-	0/2	1/0	6/0	-	-	-	-
8°	Williams	23	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	6/4	1/9	-	0/2	0/1	-	-	-	-	-	-	-
9°	Alfa Romeo	11	-	-	-	-	0/1	1/0	-	-	-	-	1/0	-	-	-	4/0	-	-	4/0	-	-	-	-
10°	Haas	0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Punteggi: 1° classificato: 25 punti; 2°: 18 punti; 3°: 15 punti; 4°: 12 punti; 5°: 10 punti; 6°: 8 punti; 7°: 6 punti; 8°: 4 punti; 9°: 2 punti; 10°: 1 punto.
Un punto addizionale per il giro più veloce, assegnato solo se il pilota conclude la gara tra i primi 10 classificati.
(Tra parentesi posizione finale senza punti e motivazioni ritiro: m. = meccanica, i. = incidente, s. = squalificato, e. = escluso, n.q. = non qualificato). Tra i Costruttori il punteggio è formato dalla somma dei piazzamenti dei due piloti in gara per ciascuna Casa: la prima cifra è riferita al conduttore con il numero d'iscrizione più basso (vedi numeri in griglia)

LA ROSSA NEL DESTINO
Classe 1947 l'avvocato Luca Cordero di Montezemolo diventa presidente della Ferrari nell'autunno del 1991. Torna a Maranello dopo quei meravigliosi Anni 70 vissuti al fianco di Enzo Ferrari che videro la Rossa riconquistare il titolo iridato dopo lunghe stagioni di digiuno

La Ferrari di Montezemolo

TRENTA ANNI FA, IL 15 NOVEMBRE 1991, L'AVVOCATO DIVENTAVA PRESIDENTE DEL CAVALLINO. LA STORIA PRENDEVA UN NUOVO CORSO DALLE PARTI DI MARANELLO: «*UN TUMULTO DI EMOZIONI*»

di Andrea Cordovani

QUELLA DEL 15 NOVEMBRE 1991 È UNA DATA CHE DIFFICILMENTE POTRÒ DIMENTICARE, DIVENTAVO PRESIDENTE E AMMINISTRATORE DELEGATO DELLA FERRARI

LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO

Trent'anni fa, di questi tempi, nasceva la Ferrari di Montezemolo. Era il 15 novembre del 1991. La storia prendeva un nuovo corso dalle parti di Maranello. Per la seconda volta l'Avvocato veniva chiamato al capezzale di una Rossa da riportare in alto. Dopo le cinque stagioni (dal 1973 al 1977) con ruoli diversi (assistente, osservatore, direttore sportivo, responsabile della squadra corse) ma sempre con un'ampia delega da parte di Enzo Ferrari che l'aveva voluto con sé al Cavallino appena terminati gli studi negli Stati Uniti, ecco il ritorno. Stavolta nel ruolo di presidente. Pubblichiamo uno stralcio dell'intervista che Luca Cordero di Montezemolo ci ha concesso e che troverete in forma integrale sul prossimo numero di Autosprint Gold Collection in uscita in edicola nei prossimi giorni…

«Quella del 15 novembre del 1991 è una data che difficilmente potrò dimenticare. Quel giorno il consiglio d'amministrazione della Ferrari decise di affidarmi l'incarico di presidente e amministratore delegato dell'azienda. In pratica, i pieni poteri di gestione. Sedici anni dopo aver lasciato Maranello, mi preparavo a occupare il posto che era stato di Enzo Ferrari».

- Avvocato che tumulto di emozioni ha vissuto quella mattina al volante della sua auto mentre raggiungeva Maranello per il suo primo giorno da presidente della Ferrari?

«Guardi ricordo tutto come fosse oggi. Uscito dall'autostrada a Modena Sud mi diressi verso Maranello seguendo tutta una serie di stradine che non facevo da molto tempo. Mi colpì molto vedere come si era ulteriormente sviluppato quel territorio dal quale mancavo da tanti anni. Di solito da Bologna a Maranello impiegavo 45 minuti: quel giorno ci misi di più. Si erano creati paesi e fabbriche lungo quelle strade di campagna che conoscevo metro per metro perché da ragazzo ero abituato a farle tutti i giorni. Più si avvicinava la destinazione finale più saliva l'emozione: ero curioso di vedere quanto fosse cambiata la Ferrari dopo le mie esperienze degli anni 70 come direttore sportivo. Fu davvero un tumulto di emozioni».

As Gold sulla grande epopea

La Ferrari di Montezemolo è il titolo del prossimo numero di Autosprint Gold Collection in uscita in edicola nei prossimi giorni. Un volume che celebra la grande epopea del Cavallino che esattamente trenta anni fa veniva preso per le redini dall'Avvocato. Dal novembre 1991 all'ottobre del 2014, ventitré anni incredibili, pieni di iniziali angosce, di tonfi ma anche infarcito di trionfi. Un'ascesa difficile ma clamorosa sotto la presidenza di un uomo che ha legato la sua vita al Cavallino. Già perché le Ferrari di Luca Cordero di Montezemolo sono sostanzialmente due, in altrettante stagioni della sua e della nostra vita. E si concretizzano e si sintetizzano entrambe nelle più grandi resurrezioni mai vissute dalla Casa del Cavallino Rampante in Formula Uno, all'interno di un mondo in cui, di regola, è facile cadere ma quasi impossibile rialzarsi. In 130 pagine si ripercorrono tutte le fasi salienti di quella Ferrari che scaldava il cuore del popolo rosso. Con una lunga intervista Luca Cordero di Montezemolo svela retroscena e aneddoti di quelle straordinarie stagioni che presero il via nel momento più difficile quando a Maranello i piazzali erano pieni di auto invendute e la squadra di F.1 latitava nell'anonimato.

- Poi finalmente varcò il cancello d'entrata, la porta d'ingresso in zona mito...
«Arrivato a Maranello mi sentii come a casa. Ma rimasi molto sorpreso quando l'ingegner Claudio Lombardi, allora capo della gestione sportiva, mi disse: "sa mi è stato chiesto di fare il Ron Dennis della Ferrari". *Lì per lì rimasi colpito: "Accidenti come sono cambiate le cose, se adesso la McLaren è il punto di riferimento...". Questa considerazione mi è tornata molto spesso in mente perché quando sono tornato a Maranello dopo 16 anni pensavo di sapere tutto di F.1 e invece non sapevo niente. La F.1 era cambiata in maniera totale, assoluta».*

- Lei entra ufficialmente in servizio nel gennaio 1992. Che Ferrari trovò?
«Il mio lavoro cominciò all'inizio di gennaio del 1992. Rammento ancora la prima riunione intorno al tavolo di presidenza quando volli conoscere i cosiddetti primi livelli dell'azienda. Ebbi un'impressione pessima. Compresi subito che la Ferrari era in mano agli ingegneri, alcuni dei quali, sia detto col massimo rispetto, provenienti dalla Fiat e di conseguenza con una cultura di prodotto e di azienda molto diversa. Vidi anche una fabbrica che sotto l'aspetto architettonico e di layout era la stessa di quella che avevo lasciato sedici anni prima. Pensavo proprio di essere arrivato in un'azienda non alla fine, ma che era rimasta indietro sotto tanti punti di vista. Indietro su organizzazione del lavoro, tecnologia, innovazione stilistica. Lo stesso stabilimento portava i segni del tempo. Ero insediato ormai da qualche mese e rimasi scioccato quando mi venne a trovare Ralph Lauren. Mi disse: "Qui c'è sempre molto fascino ma mi sarei aspettato una fabbrica di hi-tech più innovativa".

COMPRESI SUBITO CHE LA FERRARI ERA IN MANO AGLI INGEGNERI, ALCUNI DEI QUALI, SIA DETTO COL MASSIMO RISPETTO, DELLA FIAT CON VISIONE E CULTURA DIVERSA

LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO

- E per quanto riguarda la gestione sportiva?
«Chiesi di incontrare i piloti che il mio predecessore aveva scelto, Jean Alesi e Ivan Capelli. Ricordo che li chiamai nel mio ufficio alle 16, quando fuori faceva già buio. Dissi che mi interessava avere con loro un rapporto chiaro e di grande correttezza. Mi risposero che aspettavano questo giorno con molta ansia e che ce l'avrebbero messa tutta per risollevare le sorti della Ferrari. Dopo i piloti cercai di capire come fosse la macchina con cui avremo corso il Mondiale. La scoperta fu uno shock. Di solito una scuderia ha un direttore tecnico, un responsabile unico del progetto, un coordinatore. Invece, alla riunione che decisi di convocare d'urgenza, si presentarono in tanti e capii che la F92AT non aveva un padre e che in quella macchina avevano messo le mani in troppi. Mi ricordo bene quando andai a seguire la prima prova sulla pista di Fiorano. Alesi fece qualche giro, poi uscì dall'abitacolo e mi disse con il suo solito, inguaribile ottimismo: "Presidente mi sembra una buona macchina; abbiamo fatto dei grandi progressi rispetto a un anno fa". *Purtroppo non era così e ce ne rendemmo immediatamente conto quando affrontammo dei test più approfonditi. E del resto il 1991 non poteva essere un riferimento significativo, visto che era stato uno degli anni più disastrosi per la Ferrari: nessuna vittoria e due licenziamenti, quello del direttore sportivo Cesare Fiorio, a metà stagione, e quello di Alain Prost prima dell'ultimo Gp in Australia. Episodi che lasciarono una squadra divisa e litigiosa».*

- Tre mesi dopo la sua nomina a Presidente, la Ferrari dovette ricorrere alla cassa integrazione: c'erano i piazzali pieni di macchine invendute...
«Già finimmo perfino sul New York Times».

- Domanda pleonastica ma inevitabile: non deve essere stato un periodo facile...

«Sono sincero nei miei primi mese da presidente vissi veramente giorni d'angoscia. Si tenga presente che nel frattempo sullo sfondo c'era anche una crisi mondiale dell'automobile ma ero angosciato perché mai mi sarei aspettato di trovare una situazione, in generale, così difficile, rivolta al passato, tradizionale, conservativa e condita anche da una certa presunzione. Le faccio un esempio: era un po' come una grande attrice, un grande attore, un grande nome che però non riceveva più offerte per i film importanti. L'angoscia nasceva dal fatto di vedere che c'erano poche macchine e figure all'interno che guardavano più al passato che al presente e ti rispondevano, con aria di sufficienza, noi siamo la Ferrari. Le svelo un retroscena...».

- Avvocato siamo qui per questo...

«Nella mia prima riunione a Maranello feci parlare un po' anche dei modelli: allora c'erano la 348 e la Testarossa. Parlando della 348 si sprecavano gli elogi. Ascoltai in silenzio e poi dissi: "Mi dispiace dovervelo dire ma veramente questa è una macchina che fa schifo. Ce l'ho. L'ho appena comprata. È la prima Ferrari che acquisto. E vi dirò di più. A Roma ad un semaforo avevo affiancato un ragazzo con una Golf GTI color nero: quando è scattato il verde, mi ha dato dei metri..." *Feci provare la mia Ferrari anche a Niki Lauda e pure lui rimase stupito da questa vettura che faceva tanto rumore ma rimaneva ferma».*

- Intanto nel Mondiale di F.1 la Ferrari latitava. E lei decise di tornare anche in pista, al muretto...

«Bisognava fare qualcosa e così decisi di andare al Gp di Monte Carlo, il mio primo Gran Premio dopo molti anni, un po' per capire e un po' per incontrare i giornalisti che si chiedevano che cosa stesse succedendo a Maranello. Franco Gozzi, il capo ufficio stampa di Ferrari, rimasto poi a lavorare al mio fianco, mi sollecitava a stare sul generico, come si fa in questi casi: "Lei dica che non lascerà nulla di intentato per riportare la Ferrari ai livelli che le competono, ma che ci vorranno tempo e pazienza". *Quell'anno toccammo il fondo al Gp d'Italia. È strano che i destini della Ferrari, nel bene o nel male, nelle cadute e nelle risalite passino sempre per Monza. Quel giorno nello stesso giro, il 13°, Alesi rompe il motore e Capelli finisce in testacoda alla Parabolica. Ce ne andammo tra i fischi di un pubblico spazientito e deluso».*

NEI MIEI PRIMI MESI DA PRESIDENTE DELLA FERRARI VISSI DAVVERO GIORNI DI ANGOSCIA: MAI MI SAREI ASPETTATO UNA SITUAZIONE COSÌ DIFFICILE E TROPPO ANCORATA AL PASSATO

LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO

- A quel punto che cosa fece?

«La situazione era peggiore di quanto immaginassi e cominciai a cercare degli uomini che in un modo o nell'altro, mi potessero dare una mano per il 1993, visto che la stagione in corso poteva dirsi finita. Chiamai Niki Lauda che si dichiarò disponibile per un ruolo di consulente sportivo; chiesi ad Harvey Potstlethwaite, un ingegnere progettista inglese che era già stato alla Ferrari, di garantirmi una nuova monoposto per il 1993. Dopo poco Potstlethwaite mi disse: "Non mi sento di assumere da solo la responsabilità di disegnare e progettare la monoposto per il 1993. Avvocato io con la gente e le strutture a disposizione non riesco a farlo". *Mi cadde il mondo addosso».*

- E a quel punto che cosa fece?

«Cominciai a guardarmi intorno per trovare soluzioni e su chi potesse essere la figura di riferimento per la gestione sportiva in funzione di una quasi rifondazione. Bernie Ecclestone mi parlò di Jean Todt. Quando mi fece quel nome mi ricordai dei miei anni trascorsi nei rally e mi ritornò in mente il piccolo navigatore del finlandese Hanno Mikkola. Così decisi di chiamarlo anche dopo aver parlato con qualche amico rallista. Arrivò a casa mia nella primavera inoltrata del 1992. Mio figlio quando lo vide avvicinarsi disse "Ha una Mercedes spider", *dentro di me pensai:* "Cominciamo bene..."*».*

- Ma quali furono le vere chiavi di volta?

«Ce ne furono due o tre. Nella gestione industriale la progettazione e la realizzazione del nuovo 8 cilindri che era la nuova 355 con cambio elettroattuato, prestazioni molto superiori alla 348, grande lavoro sull'aerodinamica e anche sull'estetica. Una Ferrari più moderna che manteneva alcuni richiami del passato. Per quanto riguarda la gestione sportiva la chiave di volta fu l'arrivo di Jean Todt. Per alcuni mesi lo tenni molto a briglia stretta non delegandogli il tutto anche perché lui veniva si da un'esperienza di corse ma era completamente digiuno di F.1. Con Todt parlavo dieci volte al giorno con l'obiettivo di arrivare a una riorganizzazione interna anche perché c'era una grande confusione di ruoli. E quando c'è una confusione di ruoli è sempre frutto di polemiche e scaricabarile. Allo stesso tempo volevamo andare a individuare le aree di debolezza e trovare sul mercato il personaggio giusto per risolvere la situazione. Nel contempo ci fu anche il totale rinnovamento dello stabilimento sia in termini architettonici sia in termini di qualità della vita in fabbrica: luce, aria condizionata perfino in fonderia. Tutte situazioni che consentirono poi di vincere il premio del Financial Times, il miglior posto dove lavorare in Europa. Un rinnovamento completo dello stabilimento. Piantammo alberi. Come un piano regolatore. La piazza, il viale Ferrari che era quello centrale. Iniziammo anche a lavorare per la produzione dell'energia verde dentro allo stabilimento. La cosa più eclatante fu la galleria del vento di Renzo Piano che non fu solo un fatto architet-

E NEL 1992 NIKI DIVENTÒ CONSULENTE FERRARI
Il Mondiale di F.1 1992 fu una sorta di calvario per la Ferrari. Montezemolo chiese aiuto a Niki Lauda che divenne consulente del Presidente

L'ARRIVO DI TODT ALLA FERRARI FU UNA DELLE CHIAVI DI VOLTA NEL RILANCIO DELLA GESTIONE SPORTIVA. UN LAVORO DURO CHE HA PORTATO GRANDI FRUTTI

LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO

tonico ma portò grande innovazione. Dopodiché ci guardammo in giro: venne Ross Brawn e poi Rory Byrne che si presentò a Maranello a febbraio con la neve indossando una camicetta bianca a mezze maniche… In più avevamo in casa un grandissimo motorista come Martinelli. Creammo una triade che lavorava molto bene insieme. Sopra a tutti c'era Todt e ognuno di loro aveva un ruolo e una responsabilità precisa».

- Stava nascendo una grande Ferrari…

«Dopo un po' di mesi allentai la briglia a Todt che nel frattempo aveva preso confidenza e conosciuto le persone. In più aveva individuato insieme a me le priorità sulle quali lavorare e cominciato a guardarsi intorno. Come prestazioni in pista facevamo ancora fatica ma a cambiare il corso della storia arrivò la vittoria con Gerhard Berger nel 1994 al Gp di Hockenheim. Il mio primo successo in F.1 da Presidente della Ferrari. Quella fu anche la prima volta che Michael Schumacher si rese conto di che cosa è la Ferrari perché lui in quel Gp era in testa fino a tre giri dalla fine, ruppe il motore vinse Berger in un tripudio di bandiere rosse della Ferrari. E Schumacher a domandarsi: "ma come? perde un tedesco e vince un austriaco, siamo in Germania, pazzesco…". *L'anno dopo in Canada con Jean Alesì arrivò la seconda vittoria e questa mi fece capire che finalmente era iniziata la risalita. E io ho un orgoglio, veramente grosso: dal 1993 in poi noi sia come risultati della gestione industriale (numero di vetture, redditività), sia nella gestione sportiva abbiamo sempre fatto meglio dell'anno precedente».*

NEL 1996 ARRIVÒ SCHUMACHER. RICORDO ANCORA LA SUA PRIMA VITTORIA SOTTO LA PIOGGIA A BARCELLONA...

LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO

CON TODT CI FU SVOLTA
Nel 1993 l'arrivo di Todt alla Ferrari fu la svolta per la rinascita. La prima vittoria ottenuta da Montezemolo nel ruolo di presidente è stata conquistata da Berger nel 1994 a Hockenheim

- Pochi giorni prima della sua scomparsa incontrò Ayrton Senna. Che cosa vi siete detti quel giorno?

«Venne a casa mia a cena a Bologna il mercoledì sera prima del tragico Gp di Imola del 1994. Ayrton arrivava dal Portogallo e discutemmo a lungo. Mi disse: "Luca sono d'accordo con voi. C'è troppa elettronica sulle monoposto. Ormai mi sento un pilota-robot. Vanno cambiati i regolamenti al più presto". *E poi parlammo del suo desiderio di correre per la Ferrari. C'eravamo andati vicini nel 1993. Organizzai anche un incontro segreto con Todt a Villa d'Este, alla vigilia del Gp di Monza, ma poi non si fece più nulla perché decidemmo di rispettare i contratti già firmati da Berger e Alesi. Senna apprezzò la nostra correttezza e prima di congedarsi mi salutò dicendomi:* "Alla Williams sto bene, ma io sono brasiliano e ho bisogno di passione. Mi piacerebbe un giorno chiudere la mia carriera in Ferrari". *Non ne ha avuto il tempo, povero Ayrton».*

- Alla fine del 1995 viene siglato l'accordo con Michael Schumacher. Dal 1996 il kaiser sbarca a Maranello…

«Ricordo ancora Michael che vince la prima gara sotto la pioggia a Barcellona. Fino a quel momento come lavoro di organizzazione, persone, strutture, galleria del vento non eravamo in grado di poter lottare con gli altri. Prima del 1996 anche se fosse venuto Nembo Kid a guidare la Ferrari non avrebbe vinto perché non c'erano ancora tutti quegli ingredienti necessari. La curva era in risalita sul grafico e nel frattempo in segreto avevamo iniziato a parlare con il manager

di Schumacher. Michael arrivò alla Ferrari al momento giusto perché se fosse arrivato prima non sarebbe cambiato molto. Mi resta il grandissimo orgoglio che dal 1997 compreso fino al 2008 noi o abbiamo vinto il mondiale o l'abbiamo perso sempre arrivando in lotta per il campionato all'ultima gara finendo con l'incredibile Gp del Brasile del 2008 con Massa: credo che nessuno nella storia della F.1 sia stato campione del mondo per sedici secondi. Però nel 2007 avevamo vinto con Raikkonen e quella fu una vittoria molto importante perché, con grande rispetto per Michael che è stato grandissimo (il più grande nella storia della Ferrari), la vittoria di Kimi, il primo anno dopo l'addio di Schumi, dimostrò che i successi derivavano anche da una squadra eccezionale. Non a caso vinse nel 2007 con il finlandese e perse in maniera clamorosa con Massa l'anno successivo. Continuavamo a essere molto competitivi…».

QUELLA ROSSA DA SOGNO
La Ferrari di Montezemolo con Todt-Byrne-Brawn-Martinelli e il re assoluto Michael Schumacher è stata una favolosa squadra di successo che per tanti anni ha fatto sognare il popolo rosso

- Con l'arrivo di Schumacher lei smette di andare ai Gp. Perché?

«Andavo ai Gp quando le cose non andavano bene anche per coprire le spalle ai miei. Successivamente quando iniziarono ad arrivare i primi successi scelsi di non andare più. E mi guardavo i Gp da solo in casa e alla fine ho spaccato qualche televisore come quando ci fu l'incidente tra Schumacher e Villeneu-

ve a Jerez nel 1997 o come quando nel 2008 in Brasile Massa perse il mondiale…».

- Quando ha capito che aveva messo in piedi una squadra vincente?

«Nella gestione sportiva l'inversione è stata determinata dalla leadership: tutti i lunedì facevo le riunioni, Todt più passava il tempo e più era dentro ai problemi, avevamo un grande direttore tecnico, una persona meravigliosa come Rory Byrne, un motorista di prim'ordine, un trio che lavorava insieme senza le vecchie diatribe tra telaisti e motoristi, avevamo rafforzato moltissimo i rapporti con i fornitori. È stato un lavoro veramente molto faticoso. Non c'era sabato, non c'era domenica. Il passaggio fondamentale è stato quello di avere sempre dei piloti con cui c'è sempre stata una chiarezza di rapporti. La dimostrazione che avevamo una squadra straordinaria è stata che un pilota di buon livello (ma certo non un fuoriclasse) come Eddie Irvine ha perso il Mondiale all'ultimo Gp a Suzuka malgrado l'aiuto di Schumacher contro un grande campione come Mika Hakkinen. In quella stagione si arrivò anche a pensare che noi non volessimo far vincere Irvine, eppure avevamo sacrificato anche la prima vittoria in F.1 al povero Salo pur di contribuire alla causa di Eddie e di più non si poteva fare. L'anno prima ero andato a Suzuka quando Schumacher non partì dalla pole: avremo potuto già lì vincere il titolo. C'è stato un crescendo continuo. Avevamo vinto il titolo Costruttori nel 1999 e poi finalmente c'è stato il 2000».

- Dal 2000 in poi vittorie e titoli iridati sono arrivati a pioggia…

«Abbiamo combattuto contro tanti: gli avversari negli anni sono cambiati. Ma noi eravamo sempre lassù. Hanno messo mano ai regolamenti quaranta volte per cercare di diminuire lo strapotere della Ferrari. Siamo arrivati al ridicolo di fare delle qualifiche con una macchina che girava da sola… Ne abbiamo viste di tutti i colori. Uno dei grandi meriti di Michael Schumacher è stato quello che si vinceva e si perdeva tutti insieme, che eravamo molto uniti. Direi che c'era passione, capacità, chiarezza di ruoli, competenze e responsabilità. C'era un vero team Spirit, non era solo uno spot. Sono stati anni molto, molto, importanti. Io non ho mai voluto fare la rivoluzione, ho sempre usato il termine evoluzione perché ogni tanto inserire una persona che ti porta idee fresche e competenze che noi non avevamo in squadra è sempre stato importante».

- La Ferrari è rimasta al top per tante stagioni. Poi è iniziata una nuova discesa…

«Parliamoci chiaro: sotto la mia gestione, dal 1996 in poi, la vera stagione disastrosa della Ferrari è stata quella del 2014 perché avevamo sottovalutato le difficoltà e anche il know-how del power system del motore ibrido sul quale i tedeschi lavoravano da tempo, dove la stessa industria automobilistica tedesca era già molto avanti sull'ibrido. In Italia non esisteva. La prima macchina ibrida l'ho fatta io ed è stata La Ferrari. Abbiamo sottovalutato anche l'impatto, le tecnologie… Prima di quel 2014 avevamo perso anche due Mondiali con Alonso all'ultima gara: nel 2010 ad Abu Dhabi e nel 2012 in Brasile. È stata una Ferrari al top per tanto tempo…Ma ora se vuole la faccio ridere».

- Prego…

«Sa che c'è ancora gente che mi ferma per strada pensando che sia alla Ferrari? Le racconto un episodio accaduto quest'estate a Napoli. Cammino tranquillamente quando incontro un signore che mi ferma e mi fa tutto risoluto: "Perché non è a lavorare a Maranello con le figure che fate?". *Rispondo:* "Guardi che da sette anni non ci sono più". *E lui per tutta risposta:* "A lavorare deve andare, fate delle figure da cioccolatai, ci vergogniamo!"».

- Le manca la Ferrari?

«Quello che davvero mi manca più di tutto è la gente, l'ambiente, la fabbrica, le riunioni per i nuovi prodotti e con la squadra di F.1 per vedere come miglio-

ANCORA OGGI LA GENTE MI FERMA PER STRADA E PENSA CHE SIA ALLA FERRARI. UN PASSANTE MI HA DETTO LA SCORSA ESTATE: «COSA FA IN VACANZA? VADA A LAVORARE, FATE DELLE FIGURE DA CIOCCOLATAI»

LUCA CORDERO DI MONTEZEMOLO

TUTTI GLI UOMINI DEL PRESIDENTE

La presidenza di Montezemolo alla Ferrari è terminata nell'autunno del 2014. Con Raikkonen nel 2007 è arrivato l'ultimo titolo piloti conquistato da un pilota della Ferrari. Sopra Alonso e Massa: entrambi hannoa sfiorato la conquista del titolo

rare le cose. Ecco questa è tutta quella parte che mi manca moltissimo proprio come modo di vita».

- Avvocato il 2022 dovrebbe essere l'anno del rilancio della Rossa. Lei che cosa pensa?

«Penso che si possa sperare di avere una monoposto competitiva l'anno prossimo, che sia vincente, questo è quello che penso io, ho molti dubbi, anche se ovviamente tutto può succedere... Manca una vittoria della Ferrari».

- Secondo lei chi vince il Mondiale 2021?

«Mi ha impressionato l'intelligenza e la maturità di Verstappen. Ritengo Hamilton superiore ma credo che se la Mercedes non tira fuori qualcosa nelle ultime gare, la Red Bull fa il colpaccio». ●

Il più Amato in casa Ferrari

PIACENTINO, CLASSE 1966, GIÀ PILOTA PIENO DI PASSIONE, ADESSO IL TEAM BOSS DI AF CORSE È L'UOMO DEL MOMENTO. PER I TRIONFI NEL WEC, MA ANCHE PERCHÉ TOCCHERÀ A LUI GESTIRE IN PISTA LA ROSSA HYPERCAR, IN GARA DAL 2023. PER LA PRIMA VOLTA ECCOLO RACCONTARSI...

di **Mario Donnini**

C'è chi ama la Ferrari e chi dalla Ferrari è Amato. Se poi costui di cognome fa Ferrari, il cerchio si chiude aprendo un discorso fantastico. Quello della Rossa signora dell'endurance iridato grazie a Ferrari Competizioni GT, di nuovo al top nel Wec, con le 488 Gte dell'AF Corse: fusione ideale per due entità complementari e perfettamente calibrate, con la Casa di Maranello che in modulazione Gran Turismo vanta nella storia recente 6 titoli mondiali e 5 vittorie di classe alla 24 Ore di Le Mans.
Il tutto sotto la gestione del superemergente Antonello Coletta e con un braccio strategico-organizzativo-gestionale-agonistico sui campi di gara che si chiama appunto Amato Ferrari, boss di AF Corse. L'uomo sul quale ora si puntano i riflettori anche in chiave Hypercar, perché sarà sempre lui con la sua struttura lo snodo attraverso il quale il

LA FERRARI CHE VINCE HA I PARAFANGHI E SPOPOLA NELL'ENDURANCE. COL PUNTO DI PARTENZA E CREAZIONE ALL'INTERNO DI MARANELLO, GESTITO ALLA GRANDE DA ANTONELLO COLETTA. IL TERMINALE IN PISTA È AF CORSE, CON AMATO FERRARI IN PLANCIA DI COMANDO. E ALLORA ANDIAMO A SCOPRIRE TUTTO MA PROPRIO TUTTO SULLA STORIA DEL TEAM BOSS PIACENTINO, CHE GESTIRÀ LA SFIDA HYPERCAR

CON LO SGUARDO SEMPRE PIU IN ALTO
A sinistra, Pier Guidi e Calado, punte di lancia della vittoria iridata per la Ferrari nel Wec. In basso, la festa del muretto AF Corse all'arrivo della gara in Bahrain. Sopra, Amato Ferrari guarda in alto, idealmente già a un 2022 intensissimo e ricco di impegni. Nella foto grande, la Ferrari 488 del suo team, al top nel mondiale

Cavallino Rampante dal 2023 tornerà auspicabilmente a lottare per l'assoluta, sia nel Wec che alla 24 Ore di Le Mans.
Quindi, se si vuole raccontare la storia da corsa del momento, calda e allo stesso tempo entusiasmante, non c'è niente di meglio che andare a scoprire, anzi, a riscoprire ma per la prima volta a fondo e nell'intimo, vita, sorte e miracoli rombanti di Amato Ferrari medesimo. Mescolando i sogni del ragazzo che era, le speranze del pilota che è stato e le solidità gloriose dell'uomo squadra che è e sarà, sempre e orgogliosamente in modulazione Maranello.
- Amato, come inizia tutto? Il principio vero, intendo.
«Dal kart, quando ho 14 anni. Conta che sono nato nel 1966, quindi parliamo del 1980».
- Ricco di famiglia?
«Diciamo sono figlio di una famiglia borghesia che sta bene, con mio padre titolare di una piccola azienda di conserve alimentari a Piacenza e, soprattutto, animato come me da una immensa passione per le corse».

- E con le auto?

«Debutto in F.Abarth a metà 1985 e ci corro con buoni risultati nel 1986, quindi nel 1987 sono in F.Alfa Boxer in una stagione in cui gareggiano anche Max Angelelli e Andrea Montermini, che è il più forte di tutti e si vede, anche se inizia tardi il campionato. E solo per questo vinco io il titolo».

- Era il tempo in cui duellavi tu, Amato Ferrari, con Luca Canni Ferrari. Chi era il più forte dei due quasi omonimi?

«Ci credevamo entrambi, ma non eravamo fenomeni. La verità è che mi sono accorto solo poi che non ero un campionissimo al volante, agendo di conseguenza».

- Comunque sali in F.3 con Forti e Piemme, nel biennio 1988-1989, il più frequentato e selettivo per quantità e qualità di partecipanti al Tricolore.

«Vari piazzamenti e pochi risultati che contano, ma una bella esperienza in una categoria con sessanta iscritti, la sua era d'oro».

- A proposito di era d'oro, dopo la F.3000 inglese, partecipi anche alla golden age del Superturismo, con la Peugeot 405 Mi16, nel team ufficiale con Fabrizio Giovanardi e Gary Ayles.

LE MANS 2021, SCENE DA UN TRIONFO

Il successo di categoria alla 24 Ore di Le Mans 2021 per AF Corse ad opera di Pier Guidi e Calado, per l'occasione coadiuvati da Ledogar, è stato un trampolino per il successivo titolo vinto nella categoria Gt riservata ai professionisti: a lato e sotto, la festa del podio. Nell'altra pagina, Amato Ferrari con Rui Aguas, uno dei primi piloti che ha schierato tre lustri fa, all'inizio del suo rapporto col marchio Ferrari

«In F.3000 inglese corro nel biennio 1990-1991 con la Crypton di Patrizio Cantù e quindi col GA Motorsport, quindi abbandono le monoposto e svolgo l'attività di pilota fino al 1994, appunto in Super T e lì succedono due cose fondamentali».

- Raccontale.

«Punto primo, capisco che il talento è fondamentale per correre nell'automobilismo ad alto livello e il mio compagno di squadra Giovanardi lo ha davvero, io magari un po' meno. A questo si collega il fatto che nel 1992-1993 iniziano e si sviluppano amicizia e stima con Claudio Berro, che poi passerà nell'orbita Ferrari e diventerà un link fondamentale per l'inizio del mio rapporto con la Maserati. Quindi chiudo con l'attività di pilota e do spazio e rilevanza alla voglia di gestire una squadra tutta mia, dall'altra parte del muretto».

- Sempre nel 1994 dai appunto vita alla tua squadra, che all'inizio, nei primi anni, si chiama Challenge Team.

«Il debutto assoluto avviene alla 6 Ore di Vallelunga 1994, con una Peugeot 106 guidata dall'equipaggio composto dal compianto Andrea Pullè, coadiuvato da Fioravanti e Pivetti, che finiscono terzi di classe».

- Poi prendi gusto a fare il team boss e rieccoti nel SuperTurismo italiano, col Challenge Team in chiave Alfa Romeo per il 1995.

«Grazie a Giorgio Pianta e all'intercessione di Gabriele Seresina ottengo due Alfa Romeo 155 D2 per Gherardo Cazzago e Paolo Delle Piane, ampliando le mie esperienze e il raggio d'azione».

- E quindi per il 1996 cambi totalmente categoria e terreno di sfida, perché diventi Direttore Sportivo dell'Euroteam impegnato nella serie BPR per vetture Gran Turismo a livello internazionale, guarda caso con vetture Ferrari e in gara con piloti quali Piero Nappi, Max Angelelli, Mauro Martini e Luca Drudi.

«Sì, in questo caso dalla proprietà e dalla gestione passo al ruolo di "diesse" e anche questo serve ad accumulare un bel bagaglio di cultura gestionale del team».

- E in ogni caso le belle soddisfazioni personali da titolare arrivano nel Civt, no?

«Sì, perché col mio Challenge Team nel 1997 e nel 1998 vinciamo due titoli consecutivi in Gruppo N grazie al bravo Luigi Moccia, preludio a quattro stagioni successive nel monomarca Clio V6, schierando guide del calibro dello stesso Moccia e di Rui Aguas, vincendo qualche gara e cogliendo buoni risultati».

- La tua vita, comunque, cambia nel 2002, anno di fondazione ufficiale di AF Corse, perché il destino vuole che...

«.... Che Claudio Berro passi alla Maserati e così questo propizia una chance molto stimolante per l'anno successivo, quando vengo chiamato a gestire la parte tecnica del Trofeo Maserati. Quindi, per la prima volta, il mio scopo non è vincere ma ottenere la piena soddisfazione dei clienti. Qui, nella Casa del Tridente, incontro l'ingegnere Ascanelli, con quale portiamo al debutto nella seconda parte del 2004 le Maserati MC12, schierando come piloti Johnny Herbert, Fabrizio De Simone, Mika Salo e Andrea Bertolini».

- Nel 2005 invece gestisci due Maserati Gt3 Light, ma il vero, grande salto di qualità avviene nel 2006, che è anche l'anno in cui nasce Ferrari Corse Clienti.

«La mia struttura schiera una Rossa in Gt2 Fia, ossia una Ferrari 430, vincendo il titolo con il brasiliano Jaime Melo. Lui porta a casa l'alloro da solo, perché il coequipier Matteo Bobbi viene sostituito nel finale da Vilander. È un anno in cui schiero pure piloti quali Mika Salo e Rui Aguas».

- Senti, ma davvero non c'è nessuna parentela, neanche lontanissima e laterale, tra te ed Enzo Ferrari? Li hai studiati i ripettivi alberi genealogici?

«Zero parentela. La spiegazione dell'omonimia è quella che tutti sanno: Ferrari è un cognome diffusissimo in Emilia Romagna e molto frequente anche in Italia».

- AF Corse e i suoi primi vent'anni di competizioni. In questo versante quali sono i successi più belli, tra i tanti?

«Senza dubbio tutte le vittorie di classe alla 24 Ore di Le Mans con la Ferrari, anche se gli ultimi sono più belli perché ancora vicini e incandescenti, come impegno, entusiasmo e sentimenti coinvolti. Però ricordo con grande piacere certe prodezze di Bruni-Vilander e nel mio elenco di gioie preziose c'è anche un'edizione della Petit Le Mans con una nostra affermazione del tutto inaspettata alla vigilia».

- Negli anni il rapporto Ferrari-AF Corse è diventato binomio oltre che vincente anche incantato quanto a consonanza e perfetto coordinamento.

«Sì, concordo. Bisogna riconoscere in ogni caso e per onestà d'analisi che anche altre scuderie riescono a ottenere bellissimi risultati grazie alla Ferrari, come ad esempio la squadra di Giuseppe Risi, che col Cavallino ha vinto tanto».

- Cerca di farci capire il rapporto tra te e la Ferrari di Coletta intesa come Casa madre, ovvero tra la tua AF Corse e Ferrari Competizioni GT.

«Tanto per cominciare, è giusto spiegare come funziona il tutto, anche se, da un punto di vista ideale, di intenti e di perfette dinamiche sinergiche all'interno dello scopo di fare squadra, in pratica rappresentiamo un che di unico e questo è molto bello. Andando nei dettagli, posso dire che AF Corse è la fiamma sui campi di gara e la Ferrari ci fornisce tutta l'energia. Noi come AF Corse rappresentiamo la punta dell'iceberg di una struttura complessa, la quale porta e conduce in pista quanto ideato, prodotto e sviluppato all'interno di Ferrari Competizioni GT».

ROVERA AIUTA BENE NIELSEN E PERRODO

Sopra, la Ferrari di AF Corse al top nel Wec nella categoria riservata alla Gte Am grazie a Roveda che si è ben integrato con Perrodo e Nielsen. Nell'altra pagina, in basso, un'altra immagine di Amato Ferrari al box AF Corse negli anni passati, in questo caso in compagnia del pilota Ruberti

- E, più nel dettaglio, come spiegheresti la ripartizione di compiti e specialità tra le due entità, ovvero tra il centro di gravità di Maranello e il braccio agonistico di Piacenza?

«Noi, ossia AF Corse, oltre che terminale agonistico siamo anche un terminale tecnico e un punto di riferimento per quanto riguarda la messa a punto. Inoltre curiamo sui campi di gara tutto quello che riguarda tattica, strategia e la gestione dei piloti. In ogni caso, a monte c'è sempre la regia di Antonello Coletta che sta a capo dell'enorme reparto deputato a questo tipo di corse. E la cosa bella, bellissima da sottolineare, è che la storia recente e non solo recente, stando ai fatti puri e semplici e evitando qualsiasi considerazione ispirata all'autocompiacimento, dimostra che questo tipo di schema è vincente, dalla produzione di bolidi da corsa fino alla loro espressione sui campi di gara».

- E infatti questo tipo di dinamica è alla base di quello che sarà il grande progetto Hypercar di rientro nel giro iridato della Ferrari ufficiale, stavolta per puntare all'assoluto del Wec e anche a provare a tornare a vincere la 24 Ore di Le Mans.

«Sì, un programma importante, complesso e allo stesso tempo caratterizzato da obbiettivi chiari e stimolanti. Un impegno che non può che renderci orgogliosi, visto il compito e i target che ci proponiamo».

- In due parole, senza fronzoli, qual è la filosofia di questo tipo di sfida?

«Con il marchio e il Costruttore che rappresentiamo, come obbiettivo finale si va per vincere. Non avrebbe senso come scopo finale indicare qualcosa di diverso. Ovviamente, ciò va raggiunto non dimenticando la cautela nell'approccio, anche se posso dire con cognizione di causa che abbiamo le idee chiare e le possibilità di ottenere ciò per cui ci stiamo muovendo».

- Quello Hypercar è un programma nel quale il Presidente della Ferrari John Elkann sembra credere molto, non solo con la visione del leader ma anche con un entusiasmo del tutto particolare, quasi istintuale. Una voglia di onorare la storia e la cultura delle competizioni di marca Ferrari, Casa che diventa immediatamente leggendaria poco dopo la nascita, proprio grazie a una mitragliata di trionfi nel mondiale di durata negli Anni '50 e '60, ovvero da subito.

«Col Presidente Elkann ho avuto l'onore di parlare in occasione della 24 Ore di Le Mans di quest'anno, quando è stato invitato per dare il via alla classica della Sarthe. In questa occasione ho avuto la conferma della sua passione autentica per le corse, perché ha trasmesso molto calore alla squadra, venendo da noi ai box addirittura di notte. Sì, posso confermare che anche io ho percepito molto entusiasmo da parte sua: d'altronde questo della Hypercar è un progetto nato sotto la sua responsabilità e, all'interno di questa sua precisa scelta, oltre alla volontà e alla determinazione, percepisco anche il piacere di farla. Da questo punto di vista ci sta trasmettendo tanta carica e ciò va sottolineato, perché è molto bello agire in un tale contesto».

- Quando si pensa al 2023 e alla Ferrari lanciata verso una sfida mondiale parallela alla F.1 e nella notte di Le Mans, in corsa con equipaggi dai nomi evocativi e importanti, vengoni i brividi. Che so, brividi solo a pensare anche a nomi già importanti in F.1 e rimessi in pista con le Hypercar rosse...

«Se vogliamo cavalcare il sogno, il momento è sempre buono. Se vogliamo fare nomi e cognomi, ciò è ancora prematuro, quindi limitiamoci agli intenti e alle dichiarazioni di principio, perché scelte, nomi e ufficializzazioni arriveranno quando sarà il momento. Ora dico che quanto hai detto ha un senso e il fascino dell'operazione vista anche da adesso, ossia molto prima della sua concretizzazione, è innegabile».

- Quando sarà possibile vederla in concreto, questa attesissima Ferrari Hypercar?

«Ragionevolmente, penso nella primavera 2022, tipo maggio-giugno. Considera che sarà proprio allora che inizierà il lavoro pratico di sviluppo, messa a punto e crescita del modello, in vista del suo impegno agonistico programmato per l'annata successiva».

- Tu quella che sarà la macchina, la Ferrari Hypercar, l'hai già vista e assaporata allo stadio di progetto, quindi hai tutto bello chiaro. Ecco, ci si chiede quali forme possa avere, perché c'è chi dice che potrebbe essere una specie di GT incattivita e chi a tutti gli effetti un prototipo. Certo, magari sono discorsi da bar, però gli appassionati, anzi, noi appassionati, viviamo anche di sentimenti e voglia di entusiasmarci, no?

«La Ferrari Hypercar sarà qualcosa di nuovo, di consistente e anche di bello ed evocativo. A tutti gli effetti la sua ispirazione sarà quella del prototipo».

- E se volessi didascalizzarla con due parole che non fanno spoiler, ma nello stesso tempo danno un'indicazione emotiva e affabulante, diretta ai cultori del mito e della tradizione della Rossa?
«La Ferrari Hypercar, solo a vederla, farà sognare. Sì, sarà una macchina da corsa eccitante e che farà sognare».
- Quanti piloti saranno sotto contratto per il programma che debutterà in gara nel 2023?
«Avremo in gara due equipaggi da tre conduttori ciascuno, quindi come minimo ne schiereremo sei in competizione. In più, tra collaudi, simulazioni ed esigenza di avere un minimo di panchina, prevedo anche altre un massimo di due unità. In chiave Hypercar è ragionevole immaginare che metteremo sotto contratto sette-otto piloti».
- Della serie siamo cauti ma non del tutto muti, mica puoi escludere che potreste avere anche ex F.1, no?
«Non posso escludere nulla, non mi compete, ma posso altresì sottolinare che la scelta dei piloti compete appunto a Maranello. Poi, vista l'ampia collaborazione e la bellissima atmosfera che ci sono tra noi, le valutazioni le faremo insieme e alla fine si tratterà di scelte ben accettate da tutti».
- Se dovessi scegliere di primo acchito tra una vittoria assoluta alla 24 Ore di Le Mans - l'ultimo centro risale al 1965 con la Nart di Rindt-Gregory-Hugus - o un trionfo iridato con il titolo Hypercar, quale sceglieresti?
«Be', ti dico che sarebbe bellissimo tornare a far vincere la Ferrari alla 24 Ore di Le Mans. Anche perché, in termini di punteggio, è un bottino così colossale che poi ci metterebbe in condizioni di lottare pure per il titolo. Quindi è una risposta che non esclude nessuna delle due possibilità. Diciamo che fare nostra Le Mans sarebbe un buon punto fermo, poi magari, chissà, l'appetito vien mangiando».
- Corrono voci che il programma Ferrari Hypercar oltre che serissimo e ricco di target sia anche

PIER GUIDI, IL PIÙ FORTE SECONDO AMATO
Sopra, Alessandro Pier Guidi, che Amato Ferrari ritiene ora al top dell'endurance. Sotto, lo stesso Amato in veste di pilota in una rara sua immagine nel Btcc 1990 al volante di una Ford, nello stesso anno in cui correva anche in F.3000 britannica

a lungo termine, come minimo 2023-2027, a ribadire la sua solidità.

«Non posso citare anni e numeri, ma solo dire che si tratta di un programma pluriennale».

- La lotta per la vittoria assoluta, anche a Le Mans, in particolare, vedrà concorrere le Hypercar con le Lmdh, ovvero i prototipi che si ispirano ai regolamenti americani. Da questo punto di vista hai fiducia nell'equilibrio di prestazioni tra le due entità o temi che le Lmdh possano partire con dei vantaggi?

«Ho, abbiamo, la massima fiducia nella capacità delle autorità sportive di creare un assoluto equilibrio tra le due categorie, per rendere le competizioni apertissime e sempre più emozionanti. Crediamo nella capacità di imporre un buon bilanciamento di prestazioni e non solo, ovvero pure nell'attitudine a verificare e sorvegliare che ciò sia costante nell'arco del campionato».

- Certo, va anche detto, andando a parlare all'interno della categoria Hypercar, che rispetto a voi la Toyota partirà con ben due anni di vantaggio...

«Questo è vero. Ma è anche vero che la Ferrari potrà svolgere un intenso programma di test a partire dall'anno prossimo e senza calmieri fino al momento del debutto agonistico. In altre parole, arriveremo all'esordio competitivi, rispettando nostri propositi. Con la possibilità di poter vincere da subito, perché questo, lo ribadisco, è un programma che punta all'accellenza, nel pieno rispetto della filosofia Ferrari».

- Penso alla Maserati Mc12 del 2004, un'attesissima macchina da corsa, che iniziò a fine stagione la sua storia agonistica, quale preparazione e primo assaggio della stagione successiva. Sarà per caso possibile vedere in gara la Ferrari Hypercar eccezionalmente nel finale di Wec 2022?

AMATO GRANDE GESTORE DI BOLIDI E CAMPIONI

Sopra, Amato Ferrari al box con Giancarlo Fisichella e, in alto, a colloquio col francese Nicolas Minassian. Tra le grandi capacità del team boss piacentino, anche il sapersi interfacciare coi suoi piloti riuscendo a trarne immancabilmente il meglio. A sinistra, le Ferrari di AF Corse in gara alla 24 Ore di Le Mans edizione 2013

«No, l'esordio agonistico avverrà proprio nel 2023».

- Qual è a oggi, nella tua memoria sentimentale, la vittoria più bella di Ferrari-AF Corse nella categoria Gran Turismo alla 24 Ore di Le Mans?

«D'istinto ti dico quella del 2012, ovvero la prima, quando eravamo reduci da un brutto incidente in prova che aveva subito Giancarlo Fisichella. Abbiamo rimesso a posto la macchina, collaudandola nel warm-up, e quindi in gara è arrivata questa entusiasmante rinascita, con la vittoria di Fisichella-Vilander-Bruni. Però a questa voglio aggiungere anche la nostra affermazione più recente nella classicissima della Sarthe, con Pier Guidi-Calado-Ledogar, perché ha rappresentato anche in questo caso un successo importante e memorabile».

- Qual è il più forte pilota endurance del momento?

«Il nostro Alessandro Pier Guidi».

- Qual è l'edizione più bella in tutta la storia della 24 Ore di Le Mans?

«Quando sono a Le Mans e penso a Le Mans, sono concentratissimo solo su ciò che dobbiamo fare. Ho passione immensa, ma resto focalizzato su ciò che facciamo noi»

- In ogni trama narrativa che si rispetti c'è un avversario speciale e vari altri rivali. Come attribuiresti i ruoli scenici in questi anni di competizioni nel Wec in chiave Gt?

«Il nostro avversario costante e impegnativo, oserei dire storico, è e resta la Porsche, accanto alla quale alternativamente non posso che citare marchi e nomi importanti quali Corvette, Aston Martin, Ford, Bmw...».

- L'avventura agonistica di Ferrari e AF Corse ha un che di stupendo. All'inizio di tutto pensavi seppur lontanamente a un arco narrativo del genere?

«Sinceramente non c'era alcun disegno alla partenza: le cose sono cresciute perché siamo stati confortati da risultati, dopo tanto lavoro e impegno. La fatica ha alimentato i riscontri in pista, i successi, che poi ci hanno ispirati ad andare avanti e ad arrivare fino a oggi, ipotizzando un domani ancora più stimolante. Guarda, sono molto contento, però mantengo un alto livello di autocritica che mi e ci serve per migliorare e guardare avanti».

- Qual è l'arma totale di Ferrari e AF Corse?

«La forza del gruppo, intesa in senso globale. In particolare, la reazione a momenti difficili per tornare forti il più presto possibile. La verità è che tra noi e Maranello costituiamo un gruppo speciale».

- E il tuo più grande errore in questi anni, visto che sei autocritico?

«Ne ho fatti e anche più di uno. E la parte bella e costruttiva della faccenda è che mi sono serviti per imparare».

UN BEL RAPPORTO CON RED BULL NEL DTM
Sopra, lo sfortunato ma bravissimo e promettente Liam Lawson in gara nel DTM con la Ferrari di AF Corse. Nell'altra pagina, ancora la Rossa del team nel Wec e quindi Amato Ferrari con lo sguardo nel futuro e, in basso, a colloquio con Gerhard Berger, boss del campionato tedesco

- AF Corse è un'entità piacentina. Di quante unità è composta e quanti siete sui campi di gara?

«AF Corse può contare su circa un centinaio di persone. E sui campi di gara, a parte gli amministrativi, portiamo quasi tutti».

- Ovviamente con l'avvento del programma Hypercar dovrete potenziarvi pure voi. Aumenterai il numero degli assunti di quanto?

«Diciamo di circa il venti per cento».

- AF Corse a ben guardare non è solo l'entità che corre e vince con la Ferrari, ma vanta una struttura in grado a sua volta di trasmettere know-how e assistenza a squadre private.

«Sì, mi fa piacere che lo sottolinei, perché le soddisfazioni arrivano anche da questo versante. L'assistenza dei clienti sportivi è senz'altro un fiore all'occhiello e cito ad esempio il rapporto che abbiamo con Cetilar e l'equipaggio Lacorte-Sernagiotto-Fuoco».

- E sempre in chiave Gt guai non sottolineare anche la vostra vittoria in categoria Am con Perrodo, Rovera e Nielsen.

«Un altro gran bel raggiungimento, per noi».

- Come vedi, adesso il 2022 per Ferrari e AF Corse?

«Lo vedo come un anno molto intenso. Nella categoria Gran Turismo abbiamo il compito di chiudere in bellezza, non a caso in Bahrain in chiave

Gte abbiamo fatto degli importanti test di gomme, perché non lasceremo niente di intentato nel proposito di confermarci al top. Allo stesso tempo il 2022 vedrà anche l'inizio del programma di collaudo e sviluppo dellla Hypercar. Quindi definirei la stagione che ci attende molto, molto intensa e ricca di impegno».

- Cosa accadrà nel 2023 sulla scena Gt nel mondiale?

«Per ora è certo che ci saranno le Gte Pro Am, poi magari entrerà la Gt3, ma è da vedere».

- AF Corse è anche DTM, con rose e spine...

«Come epilogo agonistico non è finito bene, l'anno, okay, però dal punto di vista del nostro lavoro è stato bellissimo. Lawson è un talento disumano, una vera star a diciannove anni d'età, e gli auguro tutto il meglio, anche perché ha una vita davanti. Con lui e Albon siamo andati molto bene e speriamo di tornare. E voglio anche rimarcare che tra noi, Ferrari e Red Bull è stato un rapporto bellissimo».

- Amato, al termine di questa lunga chiacchierata, che inizia raccontando di te ragazzo e termina con lo sguardo nel futuro, cosa ti senti di dire?

«Due cose. Che la mia vita è stata ed è un bellissimo viaggio perché tutto incentrato all'interno della mia inesauribile passione per le corse. La seconda cosa è che, pensando ai futuri obbiettivi con la Ferrari Hypercar, sento tanta responsabilità». ●

Ogier: «Wec, tutto un altro mondo»

PER IL 7 VOLTE IRIDATO DEI RALLY TEST, SULLA TOYOTA GR010 HYBRID CON VISTA SUL FUTURO: «QUESTA È UNA CATEGORIA DOVE POSSO IMPARARE E MIGLIORARMI, ORA SO COSA MI ASPETTA»

di **Marco Giordo**

Buona la prima. Sébastien Ogier ha avuto un esordio positivo nel WEC, dopo essere volato dal Friuli, dove aveva disputato sulla Yaris i test pre-event in vista del Rally di Monza, direttamente in Bahrein. Lì a Sakhir ha partecipato domenica 7 ottobre ai "rookie test del WEC". Due ore di prove al mattino e tre al pomeriggio per un totale di 84 giri percorsi sui 5.412 metri e le 15 curve della celebre pista di Manama, facendo segnare un interessante tempo di 1'50"647 staccato in mattinata, niente male se si considera l'1'48"865 del suo coéquipier Mike Conway. Poi nel pomeriggio Ogier si è dedicato ad una serie di lunghi stint volti a permettergli di prendere confidenza con la Toyota LMP1. *«Mi sono divertito a girare nel circuito di Sakhir al volante della Toyota GR010 Hybrid numero #8* – ha commentato a bocce ferme Ogier dopo i test – *e devo dire che è stata per me una cosa diversa dal solito che mi è piaciuta. Ho dovuto infatti mettere più pressione su di me, perché stavolta dentro l'abitacolo era tutto diverso. Le nuove Hypercar sono totalmente diverse dalle vetture che avevo guidato sinora, non potevo*

PRONTO PER LA NUOVA AVVENTURA
Sopra Ogier in azione sulla Toyota LmP1 ai rookie test che sono andati in scena la scorsa settimana sulla pista di Sakhir, in Bahrain. Nel 2022 il pilota francese non sarà più protagonista a tempo pieno nel Mondiale Rally e sarà impegnato nel Mondiale Endurance con la Casa giapponese: ma il calendario delle gare che dovrà disputare è ancora da definire

per esempio essere aggressivo con i freni».

- Insomma, è stata un'esperienza totalmente inedita?

«Decisamente sì, ed è stata una bella cosa. Devo dire che mi ha aiutato molto a capire cosa mi aspetta in questa categoria, il grip e certe sensazioni di certo non le offrono i simulatori. E poi nel vedere come i team stanno lavorando costantemente per migliorare le loro vetture. Mi ha colpito anche il livello del campionato, ci infatti sono molti ex piloti di F.1 che corrono nel WEC. Si è trattato quindi di un test contro driver molto competitivi, e stavo aspettando da tempo questo giorno per capire se, quando e quanto posso essere competitivo in questa categoria. In otto ore sono successe tante cose, il tempo è praticamente volato, è stata una bella sfida ed adesso devo concentrarmi su quali step fare per prepararmi ed essere pronto per correre».

- Dal punto di vista fisico tutto è andato per il meglio?

«Fisicamente non ho avuto troppi problemi al collo, ovviamente però in futuro la mia preparazione fisica cambierà perché sono gare molto lunghe. La posizione in macchina poi è molto stretta nell'abitacolo, bisogna adattarsi, dovrò lavorare sul sedile per starci al meglio. Sarà necessario per me cambiare il focus al 100% sul WEC per prepararmi sia fisicamente che nella guida delle Hypercar. Sarà una preparazione molto lunga, con i test che dovrò effettuare per correre nel 2022».

- La vedremo in gara a marzo nel primo appuntamento di Sebring?

«Credo che non correrò a Sebring, voglio fare un break prima di iniziare per trovare la giusta motivazione in questa nuova avventura. Tra le macchine che conosco e ho guidato la DTM è la vettura più simile da paragonare all'Hypercar, che però è più pesante e molto più tecnologica. Nel campionato DTM ci sono poi molti specialisti e non è facile mettersi in evidenza. Dell'Hypercar mi hanno sorpreso come ho già detto i freni, e poi il motore ibrido che per 120 km si può usare, ma non è facile da utilizzare perché bisogna saperlo dosare e poi cambia il feeling nella guida. Il bilanciamento della vettura sull'anteriore infatti ne risente quando la batteria si scarica. Mi aspettavo poi più carico aerodinamico e più attacco in frenata. Non ho molta esperienza con questo tipo di macchine, ma nella mia carriera ho provato una volta una DTM e un'altra in F.1 e mi aspettavo qualcosa di simile in termini di frenata. Invece è molto sensibile ed è abbastanza facile bloccare le ruote di questa vettura. Questa è una delle altre cose che ho scoperto».

- Che impressione le ha fatto non correre più da solo sulla strada come fa nei rally?

«C'erano le Alpine che stavano girando con me e non ho avuto problemi. Francamente poi stavo cercando di imparare ad usare al meglio la GR010 e quindi in quei momenti ho pensato solo a concentrarmi sulla mia guida. Questa è una categoria dove posso imparare e posso migliorarmi. La vettura non è come mi aspettavo, ho scoperto poi che anche il peso dei piloti è importante nel WEC, perché i kg di chi guida possono diventare decimi in più o in meno ad ogni giro di pista».

- Insomma dopo questa interessante esperienza cosa può anticiparci sul suo 2022?

«L'anno prossimo è ancora lontano, sto pensando adesso a correre a Monza per chiudere al meglio questa stagione e poi vedremo cosa fare in futuro. Il Toyota Gazoo Rally Team mi aspetta per il Rally di Montecarlo, dove ci sarò quasi sicuramente anche se ne stiamo ancora parlando per definire quale tipo di programma farò con loro nella stagione prossima. Di sicuro proverò la nuova Yaris ibrida subito dopo Monza. È certo che sarò solo un pilota Toyota nel 2022, al momento non sono nei miei piani nè l'Extreme E e neppure la Dakar. Prima di decidere e fare i miei piani per la prossima stagione, devo poter guardare attentamente i due calendari del WRC e del WEC e poi pensarci per bene e decidere. Ancora non l'ho fatto. Il mio focus ora è solo il Rally di Monza». ●

Rookie test il re è Lapierre

A SAKHIR NICOLAS DOMINA LA SESSIONE DI TEST

È stato Nicolas Lapierre a dominare l'ultima sessione di test della stagione nel WEC. Il pilota francese al volante dell'Alpine ha infatti fatto segnare il miglior tempo assoluto di 1'48"697 sull'A480-Gibson numero #36 nelle prime ore della giornata, precedendo di 168 millesimi di secondo il neo campione del mondo Mike Conway autore al volante della Toyota GR010 Hybrid numero #7 di un tempo di 1'48"865. L'altro pilota invitato dal Team Toyota era il giovane francese Charles Milesi, che ha completato 31 giri al volante della GR010 Hybrid ottenuto il suo miglior tempo in 1'49"636, a otto decimi del tempo di Conway stabilito con la vettura gemella. Dal canto suo Sébastien Ogier si è messo in evidenza facendo segnare un interessante tempo di 1'50"647 staccato durante la mattinata, niente male se si considera l'1'48"865 del suo coéquipier Mike Conway decisamente più a suo agio su una vettura che conosce alla perfezione. ●

Monza chiude un'epoca

LA GARA ITALIANA VALIDA PER LA SERIE IRIDATA È DECISIVA PER L'ASSEGNAZIONE DEI TITOLI. OGIER E TOYOTA SONO A UN PASSO DAL TRIONFO NELL'ULTIMA GARA IN CUI VEDREMO IN AZIONE LE WRC PLUS

di Marco Giordo

La lunga volata del mondiale 2021 terminerà domenica prossima a Monza, quando sapremo all'ora di pranzo chi avrà vinto i titoli mondiali in palio. Tra i piloti Ogier ha 17 punti di vantaggio su Evans, e per diventare campione del mondo per l'ottava volta deve fare 13, perché se nella prova brianzola farà segnare 13 punti diventerà automaticamente "world champion". Arriverebbe infatti a quota 217, ed Evans pur raggiungendolo vincendo gara e power stage, perderebbe il titolo avendo tre vittorie contro le quattro del suo rivale francese. Per riuscire nel suo intento Séb deve portare a casa un quarto posto ed un punto della power stage o un quinto posto e un terzo nella power stage, o un sesto posto con la vittoria nella power stage. Nel mondiale costruttori invece la Toyota deve chiudere i giochi a Monza, ma in questo caso i conti sono facilissimi visto il vantaggio di 47 punti vantato dal team giapponese sulla Hyundai. I coreani possono vincere il titolo se tutte e tre Yaris ufficiali si ritirano, altrimenti qualora una sola Yaris ufficiale arrivasse alla fine porterebbe in dote almeno 8 punti arrivando a quota 482. Un punteggio che sarebbe impossibile da raggiungere per la squadra capitanata da Andrea Adamo, che facendo il pieno dei punti a Monza, cioè primo e secondo in gara e nella power stage, arriverebbe al massimo a quota 479. Alla squadra coreana resta solo una speranza, può vincere il titolo solo in un caso: se tutte e tre Yaris ufficiali si ritirano e finisce al primo e secondo posto gara e power stage.

16 speciali a porte aperte

Su un percorso misto composto al 50% da prove in circuito e al 50% da prove speciali classiche su strada, tutto è pronto per l'ultimo atto della stagione, il FORUM 8 ACI Rally Monza, che sarà anche l'ultima gara in cui vedremo impiegate nel mondiale le Wrc Plus. Lo spettacolo sta dunque per iniziare a Monza, e ci sarà da divertirsi perché la prova lombarda, in programma questo fine settimana, sarà decisivo per dare la configurazione definitiva al campionato del mondo 2021. Mancano 254,46 km cronometrati e 16 prove speciali alla fine del mondiale 2021. La nuova sfida è dunque già in itinere, e anche in Lombardia ci sarà sicuramente da divertirsi e non mancheranno le sorprese per chi potrà final-

mente ammirare in prova speciale “live” in azione, cosa non consentita lo scorso anno, i protagonisti del campionato del mondo. La gara si svolgerà infatti a porte aperte, in base all'attuale normativa nella misura del 75% della capienza consentita di pubblico a bordo di ogni singola prova speciale. Per gli spettatori invece che vorranno accedere all'Autodromo Nazionale di Monza, sono in vendita i biglietti sia sulle tribune che al parco assistenza. Accesso dunque regolamentato, e così come avviene negli stadi solo gli spettatori in possesso di Green Pass potranno entrare in circuito, secondo le normative COVID-19 in vigore al momento dell'evento.

82 al via

L'ultima prova del mondiale rally che farà base all'Autodromo Nazionale di Monza vedrà al via 82 equipaggi (l'anno scorso erano stati 95). Alla seconda sfida iridata in Italia saranno ancora 10 le World Rally Car al via. Anzitutto le tre Toyota Yaris ufficiali che saranno affidate a Evans, Ogier e Rovanpera, le tre Hyundai i20 ufficiali di Neuville, Sordo e del nuovo acquisto Suninen, ed infine le Ford Fiesta della MSport di Greensmith e Fourmaux. Ci sarà inoltre anche una quarta Yaris Wrc Plus affidata a Takamoto Katsuta e una quarta Hyundai i20 Plus per Oliver Solberg. Sono invece 6 gli iscritti nel Wrc 2, dove spicca la presenza del neo campione della categoria Andreas Mikkelsen in gara sulla Skoda Fabia Rally2 Evo così come Bulacia, Gryazin e Brazzoli, mentre Jari Huttunen farà stavolta il suo esordio al volante della Ford Fiesta Rally2 della MSport. Sono invece ben 22 i partecipanti al Wrc 3 con Kajetanowicz e Rossell in lotta per il titolo, mentre tra gli outsider al via da evidenziare la presenza dei nostri Crugnola e Albertini (Hyundai i20 Rally2), e di Miele, De Tommaso e Perico (tutti su Skoda Fabia) oltre che di Giacomo Ogliari (Citroen C3 R5). Infine sono da segnalare anche le partecipazioni di Piero Longhi ed Enrico Oldrati su Skoda Fabia e quella di Alberto Sassai su Porsche 997 GT3 CUP. Al via a Monza anche l'ultima prova della GR Yaris Rally Cup, con dodici equipaggi in gara sulle GR Yaris sulle quali Ciardi e Grossi si giocheranno il titolo sulle prove speciali bergamasche e dell'autodromo brianzolo.

OGIER ED EVANS UN ANNO DOPO

Sebastien Ogier si presenta al via dell'ultimo round del Mondiale Rally a Monza con 17 punti di vantaggio sul compagno di squadra Elfyn Evans. Come lo scorso anno i due compagni di squadra della Toyota si troveranno a giocarsi il titolo nella sfida italiana...

Ogier-Evans ora a voi due!

DIVISI DA 17 PUNTI I DUE COMPAGNI DI SQUADRA SONO PRONTI ALLA SFIDA DECISIVA. SEB: «*PER ME GIOCARMI IL TITOLO ALLO SPRINT NON È UNA NOVITÀ*», ELFYN: «*PRONTO A GIOCARMI LE MIE CARTE*»

Sébastien Ogier ha trascorso dopo i test in Bahrein nella sua casa in Baviera la vigilia di questo appuntamento finale del mondiale 2021, il FORUM 8 ACI Rally Monza. Il sette volte campione del mondo ha vissuto in compagnia della moglie Andrea e del figlio Tim la vigilia di questo momento decisivo per la sua stagione, cercando di restare positivo e rilassato.

Sarà l'ultima gara delle Wrc Plus, cosa può dirci di queste meravigliose vetture?

«È stata davvero una "Golden Era" quella delle Plus, che si sono rivelate delle vetture fantastiche che a noi piloti fa davvero piacere guidare. È stato un bellissimo periodo lungo cinque stagioni, sono state tra le varie Wrc le più estreme in termini di performance, questo è sicuro. A me piaceva molto

anche la Volkswagen Polo per tutto quello che ha rappresentato per me, vale a dire un progetto iniziato da zero e quattro titoli vinti nel miglior team in cui ho corso nella mia carriera. Sicuramente però le Wrc Plus sono state qualcosa davvero di speciale per noi piloti, e hanno rappresentato un capitolo importante nella storia della nostra specialità».

- Cosa si aspetta da questo imminente Rally di Monza?

«Alla vigilia del Catalunya a Salou eravamo partiti per vincere, l'idea era quella di chiudere direttamente lì il nostro campionato. Invece non è andata come speravamo, sono arrivati comunque punti utili per il campionato piloti, ma non posso negare che speravo che il nostro finale in Catalogna potesse essere diverso. Anche perché vista la pioggia, nel finale della power stage ho evitato di prendere troppi rischi. Adesso andremo a giocarci con Elfyn così come l'anno scorso il titolo a Monza, è una gara che rispetto al passato conosciamo, sappiamo cosa ci aspetta. Il mio focus è ora solo sulla kermesse italiana».

- È stata una stagione davvero positiva la sua?

«Francamente è stata una buona stagione, onestamente la mia situazione è nettamente migliore rispetto all'anno scorso. Allora ero indietro di 14 punti, ora sono in vantaggio di 17. Sono sereno, perché abbiamo noi stavolta le carte in mano, devo fare solo la mia gara e mi basterà marcare 13 punti per conquistare il titolo, Elfyn deve quindi stavolta prendere più rischi di me. Evans è cresciuto molto, è un pilota molto "consistent" visto che è il secondo anno che corre per il titolo. Lo rispetto molto, è un grande avversario. Io cercherò di dare il massimo e di vincere, questa è la prima cosa da fare, come sempre. La gara stavolta è un po' cambiata, per metà si svolge al di fuori del circuito, sarà interessante scoprire le condizioni delle parti sterrate delle prove in autodromo. Poi si vedrà cammin facendo in questa gara che stavolta conosciamo già dall'anno scorso, quindi stavolta sappiamo già cosa ci aspetta sulle prove dell'autodromo e su quelle della zona di Bergamo».

- La sua esperienza ai finali thrilling l'aiuterà come già è successo in passato?

«Mi sento pronto e rilassato, è un qualcosa che conosco già e sono tranquillo. Certamente per me un finale allo sprint non è una novità, era stato così in Australia nel 2018 e poi l'anno scorso proprio a Monza. Conosco bene questo tipo di tensione e so come gestirla al meglio».

> MI SENTO DAVVERO PRONTO E RILASSATO: SONO TRANQUILLO. CONOSCO BENE QUESTO TIPO DI TENSIONE E SO COME GESTIRLA AL MEGLIO
>
> SEBASTIEN OGIER

OGIER A UN PASSO DALL'OTTAVO TITOLO

Nella passata stagione Ogier e Ingrassia festeggiarono a Monza la conquista del loro settimo titolo iridato, capitalizzando un errore del compagno di squadra Evans che uscì di strada scivolando in un tratto ghiacciato

- Il prossimo anno è alle porte, qualche anticipazione sul suo futuro?

«Proverò la nuova Yaris ibrida subito dopo Monza. Sarò al via al Rally di Montecarlo e nel 2022 sarò un pilota Toyota a tempo pieno. Il team non mi sta facendo pressione, presto ne saprete di più ma prima di decidere i miei piani per la prossima stagione, devo poter guardare attentamente i due calendari per pianificare le mie gare nel WRC e nel WEC».

Evans: «17 punti da recuperare sono tanti ma...»

Elfyn Evans si gioca per il secondo anno consecutivo ancora a Monza la possibilità di vincere il suo primo titolo mondiale piloti, e se riuscisse nell'impresa sarebbe il terzo driver britannico dopo McRae e Burns a riuscirci. *«Siamo pronti a giocarci le nostre carte* – ha confessato il pilota gallese -. *È una situazione simile a quella dell'anno scorso in cui tutto può succedere, stavolta però partiamo dietro e sappiamo anche che Séb è un ragazzo intelligente e ci vorrà qualcosa di piuttosto speciale per superarlo. È abbastanza chiaro cosa dobbiamo fare, diciassette punti di distacco sono infatti un divario piuttosto grande. Dobbiamo vincere e poi la power stage potrebbe risultare decisiva. Penso che ci vorrà un errore o un problema per Séb per poter diventare noi i campioni del mondo alla fine. Ci proveremo e poi si vedrà, è importante il focus, quindi bisogna preparare bene la gara e poi dare il massimo durante la stessa».*

- È passato un quarto di secolo dal primo titolo mondiale vinto da un britannico. Sarà solo un caso?

«È bello ricordare che sono passati 26 anni da quando Colin Mc Rae ha vinto il suo campionato del mondo piloti, io ero piccolo andavo a vederlo sulle prove speciali e mi ricordo di lui. Colin è diventato nel tempo un'icona incredibile di questo sport, mentre io punto al suo stesso obbiettivo di vincere il titolo mondiale, ma non posso di certo paragonarmi a lui e alle sue incredibili imprese. Sono cresciuto nei rally, perché mio padre era un pilota e mi ricordo di lui perché lo seguivo. Ma di sicuro Mc Rae era qualcosa di speciale, mi aveva colpito per la sua velocità e per i suoi continui traversi anche a 90 gradi sulle speciali gallesi. Era incredibile da vedere, e mi ricordo anche le sue accese battaglie con Richard Burns e le incredibili storie che hanno scritto insieme nel Rally GB».

- Sarà l'ultima gara delle Wrc Plus, cosa può dirci di queste velocissime vetture?

«Noi piloti siamo stati fortunati ad aver avuto l'opportunità di aver potuto guidare al limite le Wrc Plus in gare veloci come ad esempio la Finlandia e l'Estonia. Grazie all'aerodinamica di cui potevamo disporre abbiamo potuto vivere alla loro guida sensazioni uniche ed indimenticabili, ci siamo davvero divertiti in tutti questi anni».

- Si aspettava ad inizio stagione di poter lottare ancora per il titolo piloti?

«Era il mio obbiettivo sin dall'inizio di quest'anno, poi ad un certo punto non ci stavo più pensando, Ogier era troppo lontano. Sono riuscito invece a rientrare in corsa in extremis, mi trovo davvero bene con la Yaris, ed ora siamo qui pronti a giocarci la gara».

EVANS A CACCIA DELLA RIVINCITA

Nell'edizione del Monza Wrc, le speciali del 2020 furono traditrici per Evans che volò fuori strada a un passo dalla conquista del titolo. Quest'anno il gallese ci riprova, ma deve recuperare un gap di 17 punti per poter mettere le mani sul primo titolo iridato della carriera

PENSO CHE CI VORRÀ UN ERRORE O UN PROBLEMA PER SEBASTIEN PER POTER DIVENTARE NOI I CAMPIONI DEL MONDO ALLA FINE

ELFYN EVANS

Parla il team principal Toyota Latvala

Al suo primo anno da Team Principal in Toyota, Jari-Matti Latvala dopo una stagione veramente da incorniciare viste le otto vittorie sinora ottenute dalla sua squadra in undici gare disputate, può regalare un'importante doppietta di titoli ad Akio Toyoda. Perché rivincendo dopo tre anni il mondiale marche, dopo avergli consegnato in Australia nel 2018 grazie alla sua ultima vittoria da pilota il terzo ed ultimo titolo costruttori della storia iridata del team giapponese, Latvala porterebbe a casa la doppietta piloti-costruttori che manca alla casa nipponica addirittura da ben 27 anni, dalla stagione 1994, cioè dai mitici tempi di Didier Auriol e Juha Kankkunen e della Celica.

- Con quale spirito affrontate questa gara del tutto innovativa che decide una stagione?

«*Non abbiamo vinto matematicamente per pochi punti il titolo in Catalogna* – ha commentato l'ex pilota finlandese - *ma ci sono stati a Salou alcuni aspetti positivi per noi. In primo luogo, che tutte e tre le nostre vetture ufficiali sono finite tra le prime cinque senza problemi. Inoltre, il secondo posto di Elfyn è un altro buon risultato per lui e mantiene viva la lotta per il titolo piloti fino alla prova finale tra lui e Sébastien, che è ovviamente eccitante per il campionato nel suo complesso. Il campionato costruttori non è stato del tutto deciso a nostro favore a Salou, ci sarebbe bastato fare primo e secondo nella power stage ed i discorsi sarebbero stati già chiusi. Ora il nostro obiettivo è quello di assicurarci entrambi i titoli in grande stile a Monza. Quello piloti lo vincerà sicuramente un nostro pilota, per vincere quello costruttori invece la matematica ci dice che ci basterà portare all'arrivo una sola delle nostre tre vetture ufficiali. È un risultato alla nostra portata, possiamo e dobbiamo farcela*».

LE PRINCIPALI COMBINAZIONI PER I DUE TITOLI
TITOLO PILOTI
OGIER è matematicamente campione del mondo se:
conquista almeno 13 punti
Evans non riesce a segnare 18 punti più di lui
EVANS diventa matematicamente campione del mondo se:
fa segnare almeno 18 punti più di Ogier
TITOLO COSTRUTTORI
TOYOTA diventa matematicamente campione del mondo se:
una delle tre vetture ufficiali arriva alla fine della gara
HYUNDAI è matematicamente campione del mondo se:
una delle tre vetture ufficiali arriva alla fine della gara
tutte e tre le Toyota ufficiali si ritirano e si classifica al primo e secondo posto in gara e nella power stage

Una **sfida** giocata su 16 ps

La kermesse monzese, ultima prova iridata della stagione presenta diverse interessanti novità rispetto all'edizione 2020. Lo staff di ACI Sport, che ha confezionato a tempo di record il percorso del Rally Monza 2021, ha predisposto un tracciato composto da 16 prove speciali per un totale di 253,18 km cronometrati con in primis la novità che metà delle speciali (otto) sono ambientate al di fuori del circuito nella bergamasca. Con un crono, quello di San Fermo, che rappresenta una novità assoluta per la gara. Si parte dopo le ricognizioni giovedì 18 novembre alle ore 18.01 con lo shakedown, su un percorso di 4,09 km ricavato all'interno dell'autodromo brianzolo. Poi il via della corsa ci sarà venerdì 19 al mattino con la prima tappa composta da 7 speciali e 105,41 km cronometrati. Si inizia con due crono al di fuori del circuito e ripetuti due volte, quello di Gerosa (10,96 km) che l'anno scorso fu fatale ad Elfyn Evans, seguito da quello di Costa Valle Imagna (22,11 km) già disputato l'anno scorso. Dopo l'assistenza di metà giornata la gara nel pomeriggio prevede tre speciali tutte ricavate all'interno del circuito, le prove Cinturato 1 e 2 (14,49 km) seguite dalla speciale Grand Prix di 10,29 km. Sabato 20 novembre si corre invece la seconda tappa lunga 108,24 km cronometrati composta da sei crono, ricavata al mattino come il giorno prima nella zona di Bergamo. Saranno effettuate due prove ripetute due volte, iniziando con i 14,80 km del crono inedito di San Fermo (più volte presente in passato nel percorso del Rally di Bergamo), seguito dal tratto cronometrato più lungo della gara, quello di Selvino che misura 24,93 km, già disputato l'anno scorso. Dopo il parco assistenza di metà giornata, si prosegue con due prove in circuito a Monza, Sottozero 1 e 2 di 14,39 km. Infine domenica 21 novembre ci sarà la tappa finale con altri 39,53 km cronometrati tutti ricavati su tre crono all'interno del circuito, un passaggio sulla Grand Prix di 10,29 km e due su un altro crono (Serraglio 1 e 2) di 14,62 km che ospiterà la Power Stage conclusiva alle ore 12.18.

LA GARA DECISIVA DELLA SERIE IRIDATA SI GIOCA SU TRATTI CRONOMETRATI EQUAMENTE DIVISI TRA SPECIALI ALL'INTERNO E FUORI DAL CIRCUITO

Gregis spiega le speciali della Bergamasca

Michele Gregis, vecchia gloria del rallismo tricolore, è il pilota che ha accompagnato anche quest'anno in ricognizione Tiziano Siviero sulle speciali della bergamasca che lui conosce a memoria. Perché la prima e la seconda giornata di questo secondo "Monza iridato" ricalcano in buona parte, il percorso che in tante edizioni hanno ospitato il Rally Prealpi Orobiche, il Rally di Bergamo ed il Rally Città dei Mille, tre gare top per i rallisti bergamaschi e ben conosciute proprio dal pilota di Albino che le ha vinte in totale ben dieci volte. Tiziano Siviero ha così optato per la scelta di una gara con due prove esterne al circuito il primo e il secondo giorno, in totale quattro prove difficili (l'anno scorso erano tre riproposte in fotocopia quest'anno) non troppo distanti dall'autodromo di Monza, che con i loro 145,80 km cronometrati decideranno quasi sicuramente la gara. «*Mi fa piacere* – ha commentato Gregis – *che proprio le strade della provincia di Bergamo possano decidere l'ultima gara mondiale, visto il maggior chilometraggio che avrà la corsa di quest'anno al*

COSTRUTTORI: TOYOTA HA LE MANI SUL TITOLO

Per la conquista del titolo Costruttori le speranze di riconquista del Mondiale da parte della Hyundai sono ridotte al lumicino

di fuori dell'autodromo di Monza. Anche stavolta si è fatto tutto in velocità in un solo mese e mezzo. Lo staff di ACI Sport composto da Antonio Turitto, Tiziano Siviero, Lucio De Mori e Mauro Furlanetto, ha fatto un lavoro incredibile in pochissimo tempo, superando al meglio le criticità che incontra la preparazione di una gara di questo livello. Passando al percorso, si inizia stavolta con la speciale di Gerosa che misura circa 11 km. La speciale parte dalla periferia del paese di Brembilla con carreggiata larga. Dopo un tratto molto veloce si arriva dopo 4 km a Gerosa dove inizia una parte molte sinuosa con carreggiata molto stretta, caratterizzata da zone molto umide e con fondo sconnesso. La speciale termina a Verdenno e pur essendo corta può riservare sorprese se non si interpreta bene nella seconda parte, vedasi quello che è capitato ad Evans l'anno scorso che proprio in questo crono è uscito di strada. È la classica speciale dove non puoi guadagnare molto ma puoi perdere tanto, soprattutto se non sai cambiare il ritmo di guida nel tratto finale sinuoso. Occhio poi al fatto che visto che si parte alle sette e mezzo del mattino, c'è possibilità di trovare foschia ed umidità. Il secondo crono di Costa Valle Imagna misura 22 km ed inizia con una spettacolare inversione destra da un tratto prima guidato e poi molto veloce, con curve in traiettoria che richiedono precisione di guida. Arrivati a Costa Valle Imagna dopo un'inversione a destra si continua con un tratto velocissimo che porta al Valico di Val Cava a 1.340 metri di altitudine. La strada potrebbe diventare scivolosa soprattutto al secondo giro. A quel punto inizia una discesa di 10 km verso Torre De Busi, che a mio avviso sarà determinante a livello cronometrico, perché molto insidiosa con curve molto difficili da classificare. Anche qui è fondamentale fare delle note molto precise, e poi occhio a foschia e nebbia anche al secondo passaggio, oppure alla luce in faccia dritta negli occhi se non ci fosse né foschia né nebbia. Secondo me questa è la prova più difficile dell'intera gara, ed insieme a quella di Selvino avrà un peso importante per la classifica finale». La giornata di sabato invece presenta un inizio totalmente inedito, con la nuova speciale di San Fermo. *«È l'unica prova nuova della gara, una speciale classica nelle gare della nostra zona ed è lunga oltre 14 km* – ha continuato Gregis – *parte dal comune Adrara San Rocco e finisce a Grone. In pratica è al 50% in salita prima con carreggiata stretta e poi più larga e molto veloce sino al colle di San Fermo prima del quale c'è una deviazione su un parcheggio per ridurre la velocità dei piloti. Poi dopo essere scollinati inizia la discesa abbastanza larga che dopo l'abitato di Sant'Antonio diventa un po' più stretta e molto ripida, con una serie di tornanti finali in successione che ricordano la prova di Entreveaux del Montecarlo. A mio parere viste le velocità di percorrenza alte bisogna far bene le note, anche perché alle sette e mezzo del mattino di questi tempi c'è possibilità di trovare foschia ed umidità in alto. E poi l'impianto frenante è molto sollecitato nella discesa finale. A seguire c'è il crono di Selvino, dove sarà come l'anno scorso importante prendere bene le note. È la speciale più lunga della gara con i suoi 25 km e parte dalla frazione di San Vito di Nembro, poi sale per 7 km fino ad arrivare al paese di Selvino, con un'alternanza di 11 tornanti ed una serie di ripartenze con allunghi. La carreggiata è ampia con asfalto poco abrasivo, poi si entra in un tratto guidato e stretto che sale a Salmezza con zone che restano in ombra e che nel primo passaggio al mattino presto potrebbero essere ghiacciate. Si scende poi sino a Rigosa con una discesa inizialmente stretta e poi larga e guidata. Poi c'è un tratto in salita caratterizzato da un fondo molto abrasivo che termina con una spettacolare inversione a sinistra. La prova poi prosegue con una strada larga con un tratto molto veloce sino ad arrivare in località Passoni, dove finisce la speciale. È il crono più lungo in assoluto, una prova che farà classifica, che bisognerà affrontare con il ritmo giusto cercando di adattarsi alle variazioni della sede stradale. È la prova regina, la più difficile anche per i suoi continui cambi di ritmo e di grip ed avrà un peso importante per la classifica finale».*

LA PROVA DI COSTA VALLE IMAGNA È LA PIÙ DIFFICILE DELLA GARA E INSIEME A SELVINO AVRÀ UN PESO IMPORTANTE PER LA CLASSIFICA FINALE

MICHELE GREGIS

ACI RALLY MONZA 2021 PS PER PS

Shakedown Giovedì 18 novembre Monza Circuit (km. 4,21) ore 18.01
1ª Tappa 106,67 km cronometrati Venerdì 19 novembre
P.S. 1 Gerosa 1 (km. 11,09) ore 7.31
P.S. 2 Costa Valle Imagna 1 (km. 22,17) ore 8.16
P.S. 3 Gerosa 2 (km. 11,09) ore 10.16
P.S. 4 Costa Valle Imagna 2 (km. 22,17) ore 11.01
Parco assistenza Autodromo di Monza ore 12.40
P.S. 5 Junior 1 (km. 14,97) ore 13.38
P.S. 6 Junior 2 (km. 14,97) ore 15.48
Flexi Service ore 16.10
P.S. 7 Grand Prix 1 (km. 10,21) ore 18.20
Parco assistenza ore 18.40
2ª Tappa 108,72 km cronometrati Sabato 20 novembre
P.S. 8 San Fermo 1 (km. 14,45) ore 7.15
P.S. 9 Selvino 1 (km. 25,06) ore 8.15
P.S. 10 San Fermo 2 (km. 14,45) ore 10.45
P.S. 11 Selvino 2 (km. 25,06) ore 11.45
Parco assistenza Autodromo di Monza ore 13.38
P.S. 12 Roggia 1 (km. 14,85) ore 14.51
Flexi Service ore 15.16
P.S. 13 Roggia 2 (km. 14,85) ore 17.01
Parco assistenza ore 17.26
3ª Tappa 39,07 km cronometrati Domenica 21 novembre
P.S. 14 Grand Prix 2 (km. 10,21) ore 7.48
Flexi Service ore 8.08
P.S. 15 Serraglio 1 (km 14,43) ore 10.08
Flexi Service ore 10.30
P.S. 16 Power Stage Serraglio 2 (km 14,43) ore 12.18
Podio finale ore 14.00

LE CIFRE DEL MONZA WRC

Validità	Campionato del mondo piloti e marche, Wrc 2, Wrc 3
Fondo	Asfalto
Shakedown	PZero (km 4,09)
Tappe	3
Prove Speciali	16
Km. Totali	676,94
Km. cronometrati	253,18
Iscritti	82
Wrc Plus al via	10
Wrc 2 al via	6
Wrc 3 al via	22

Battistolli piedi per terra

DOPO LA PRIMA VITTORIA NEL CIR, ALBERTO SPIEGA: «*È IMPORTANTE CHE OGNUNO SIA COSCIENTE DELLE PROPRIE CAPACITÀ E POTENZIALITÀ. IO FINO A QUESTO MOMENTO NON LO ERO DEL TUTTO*»

di **Daniele Sgorbini**

Chi l'ha detto che per vincere bisogna essere per forza caratterialmente tignosi, ostinatamente voraci e pure un po' arrabbiati col mondo? Esiste chi può farlo anche se mosso da una delicatezza gentile, una consapevolezza posata, un talento espresso senza farsi largo a gomitate ma lasciato sbocciare con quella naturalezza che può essere propria solo di certi ragazzi illuminati. È il caso, esattamente il caso, di Alberto Battistolli, che al Rally Coppa Liburna ha centrato il suo primo successo in carriera, battendo Paolo Andreucci proprio nel giorno in cui il campionissimo ha fatto suo l'ennesimo titolo. Ha vinto e convinto Alberto, bastonando Bruno Bulacia, mettendosi dietro tutto il gotha del traverso sterrato Tricolore. Una vittoria che non è certo arrivata per caso, ma che è giunta come tappa di un percorso intelligente, lucido, pianificato con cura da chi ne segue la carriera. Lui che, anche dopo la fine dell'ultima speciale, mentre attendeva il tempo di Ucci per capire se davvero ce l'avesse fatta, quasi non ci credeva: *«Io e Simone Scattolin eravamo un po' spaesati, finire la gara è stato anche liberatorio perché avevamo davvero dato tutto. Non è stato un finale di gara semplice, siamo partiti per l'ultima prova con trenta minuti di ritardo, avevamo Andreucci a pochi secondi e con uno come Paolo non puoi mai sapere cosa gli passa per la testa. In più, nel giro precedente a Ulignano ho commesso un errore, mi sono girato e ho perso dei secondi, avevo paura di aver buttato la gara. Avevo pure le gomme con poco tassello, un po' perché avevo scelto le rinforzate, un po' forse per il mio stile di guida. Insomma, non è stato semplice così quanto siamo usciti dalla prova ho davvero*

UNA LIBURNA INDIMENTICABILE Alberto Battistolli, coadiuvato alle note da Simone Scattolin, ha conquistato la prima vittoria nel Cir facendo saltare il banco al Liburna Terra, gara conclusiva del Tricolore

provato un senso di liberazione. A quel punto ho atteso con tranquillità quello che poteva essere il nostro risultato, abbiamo visto gli intertempi, ci siamo resi conto che eravamo davanti, poi probabilmente lui alla fine ha pure alzato un po' il piede pensando giustamente al campionato».

- Avrà anche alzato il piede negli ultimi chilometri, ma la verità è che in Toscana nessuno vi ha regalato niente. Siete stati davanti sempre...

«In parte è stata una sorpresa mai mi sarei aspettato quello che è successo. Come prima vittoria assoluta non ci siamo fatti mancare nulla».

- Liburna gara speciale?

«Due anni fa ho esordito proprio su quelle strade con una vettura moderna, salendo per la prima volta sulla Skoda Fabia R5. Venivo da un capottone con la Delta e andammo bene, chiudendo quarti. Ora ho alle spalle un percorso completamente diverso, soprattutto in questo 2021 in cui ho avuto la possibilità di disputare tutto l'Europeo con al fianco Simone e con l'aiuto di Giandomenico Basso e mio padre. Devo tutto a loro e alla mia famiglia».

- Difficile incontrare questa modestia tra chi corre in macchina...

«Non sono modesto è che conosco i miei limiti e so quello che stanno facendo tutti, me compreso, per superarli. È importante che ognuno sia cosciente delle proprie capacità e potenzialità. Io forse fino a questo momento, fino a questa vittoria, non lo ero del tutto. A inizio gara mi hanno chiesto di metterci grinta e io

QUESTA È STATA UNA STAGIONE MOLTO FORMATIVA. VOGLIO VEDERE SE QUESTA COSTANZA DI IMPEGNO MI RIPAGHERÀ NEL FUTURO. NEL 2022 VORREI RIPETERE LA STAGIONE NELL'EUROPEO

ALBERTO BATTISTOLLI

l'ho fatto, anche se qualche volta non è semplice per me. Ho un carattere molto posato, penso sempre ad arrivare. Simone mi dice di guidare con serenità ma di metterci anche grinta, questa sembra una cosa scontata ma non sempre lo è. In Toscana sono partito felice e consapevole. Nella prova di venerdì (4° tempo a 3"9 da Andreucci, ndr) *sapevo di aver guidato bene, ma sapevo anche di poter fare meglio. L'indomani, quando ho vinto Riparbella che non pensavo potesse essere una mia prova, mi sono stupito non poco».*

- Andreucci che ha vinto il Terra a 56 anni, Basso campione Italiano a 48, Rossetti primo nel CiWrc a 45. Vien da dire: meno male che è arrivato Battistolli a portare una ventata d'aria fresca, altrimenti qui vincono sempre e solo i soliti...

«In realtà lo scorso anno nel Terra ha vinto Marco Bulacia, che è giovanissimo. Non è italiano, è vero. Mi rendo conto che molto colleghi italiani possano non avere avuto le mie possibilità. Per quello che mi riguarda però dico che una rondine non fa primavera, però comunque è un punto di partenza».

- Qual è stata la prima volta in cui hai pensato che avresti potuto correre seriamente, fare davvero il pilota?

«Non mi reputo un pilota, nel senso che pilota è chi vive del proprio talento. In questo senso lo è Andreucci. Il mio impegno a tempo pieno è l'università (sta conseguendo la laurea specialistica in "International Accounting and Management", ndr) *e domani sarà il lavoro. Io sento di non appartenere ancora alla categoria dei piloti, anche se le corse sono sempre state nei miei sogni di bambino. Ho ricordi di papà Lucky negli ultimi anni di carriera, prima che smettesse per poi riprendere molto più tardi con le storiche. Avevo tre o quattro anni, ho l'immagine di lui con la Subaru Wrc, una macchina che mi è rimasta dentro».*

- Papà Lucky a parte, qual era il tuo idolo da bambino?

«Può sembrare una risposta strana, ma dico Ari Vatanen. Passavo ore a guardare i suoi video, mi piaceva tantissimo la sua guida così funambolica».

- Quando poi babbo Lucky ha ricominciato, per te è stato quasi naturale provarci?

«Negli anni in cui papà è stato lontano dalle corse ha fatto fatica a mascherare il suo passato, che era quasi più grande di lui. Quando è tornato con le storiche, sono finito anche io lì».

- Un inizio di carriera decisamente fuori dagli schemi, a vent'anni con una 131 Abarth.

«Mi sono divertito moltissimo, ma sinceramente correre con le storiche non mi ha giovato, perché passando sulle moderne ho praticamente dovuto dimenticare tutto e reimparare a guidare. Per andare forte con una R5 serve una tecnica completamente diversa, cambiano la frenata, lo sterzo, le traiettorie. Tutto».

- Prossimo anno ancora nell'Europeo?

«Direi di sì, è stata una stagione molto formativa e quanto mi è servita si è rivelato in questa gara. Voglio vedere se questa costanza di impegno mi ripagherà nel futuro, vorrei ripetere la stagione per raccogliere anche i frutti del lavoro fatto nel 2021. Ma ovviamente tutto deve andare d'accordo con lo studio. L'obiettivo è quello di laurearmi il prossimo anno, so che sarà dura ma voglio farcela». ●

Finale al cardiopalma

di **Diego Fundarò**

Si è dovuto attendere l'ultima curva di una vibrante Petit Le Mans per conoscere i vincitori del titolo IMSA: sono i brasiliani Felipe Nasr e Pipo Derani i campioni 2021 che, secondi sotto la bandiera a scacchi, hanno preceduto l'Acura di Albuquerque-Taylor, leader del campionato fin dalla vittoria colta alla 24 Ore di Daytona e usciti sconfitti solo negli ultimi metri della 10 Ore finale. I 35 punti ottenuti con la pole da Nasr avevano infatti ridotto ad appena 11 lunghezze il distacco del duo Cadillac da Taylor-Albuquerque, col portoghese solo accreditato del settimo crono. Un divario che, dati i particolari punteggi assegnati in IMSA, poneva i due equipaggi in una condizione di pari opportunità e chi avrebbe terminato la corsa davanti sarebbe stato campione. Dopo dieci ore tormentate da una serie innumerevole di bandiere gialle, si è arrivati così ad un incredibile finale, dove Ricky Taylor ha forse fin troppo cavallerescamente restituito la seconda posizione a Nasr, dimostrando una sportività che lo ha privato del titolo e, per quanto si è visto, evitato sicure polemiche. Taylor ha infatti tentato il tutto per tutto alla curva 10, dove nell'ultimo disperato attacco si è buttato all'interno e, chiuso dal brasiliano, lo ha superato tagliando nel prato; quindi, probabilmente temendo una penalizzazione, ha rallentato, lasciando strada libera a Nasr verso un titolo che entrambi gli equipaggi avrebbero meritato, viste le tre vittorie ciascuno raccolte in stagione: *«Ho messo sul tavolo tutto quello che avevo* - ha commentato Taylor a fine gara - *Non avrei potuto ripresentarmi alla mia squadra senza aver dato il massimo. Non ho niente da dire sulla difesa di Nasr, chiunque altro al suo posto avrebbe fatto lo stesso. Sono davvero orgoglioso della nostra stagione, c'è solo il rimpianto di non aver terminato al meglio il lavoro»*. Nasr, Derani, Cadillac e Action Express hanno comunque meritato i titoli, mostrando un crescendo impressionante nel finale di stagione, dove sono riusciti a raccogliere tre vittorie ed altrettante pole nelle ultime cinque gare; ed altrettanto meritata è stata anche la vittoria di Bomarito-Tincknell-Jarvis alla Petit Le Mans, atto conclusivo sia della stagione che dell'impegno in IMSA di Mazda Multimatic, al passo d'addio del programma DPi.

IN BILICO FINO ALL'ULTIMA CURVA LA SERIE AMERICANA SI CHIUDE CON LA VITTORIA DEL TITOLO DA PARTE DI NASR E DERANI

La GTLM ha visto Porsche prendersi una piccola rivincita su Corvette, già campione della categoria con Garcia-Taylor ma protagonista della peggior gara dell'anno, visto il doppio ritiro delle C8.R. MacNeil-Campbell-Jaminet hanno così conquistato la terza vittoria in stagione, in parata davanti ai compagni Makowiecki-Estre-Christensen, con la BMW M8 di Edwards-Krohn-Farfus a completare il podio. Porsche si è inoltre ripresa il titolo nella categoria GTD, dopo averlo perso in extremis lo scorso anno a favore di Acura. Pfaff Motorsports ha visto agevolarsi il compito da una gara decisamente sfortunata della Lambo del Paul Miller Racing, già tagliata fuori dalla lotta per il titolo alla fine della seconda ora, quando durante un pit stop la ruota posteriore destra della Huracan #1 non ha voluto sapere di sfilarsi, costringendo ad una lunga sosta dietro il muretto costata 15 giri. A Robichon-Vanthoor per garantirsi il titolo era così sufficiente il secondo posto alle spalle dell'Aston di De Angelis-Gunn-James, mentre Sellers-Lewis-Snow chiudevano con un amaro settimo posto.

PORSCHE REGINA IN GT
Nella GTLM la vittoria è andata alla Porsche con Garcia-Taylor. In alto il via dell'ultimo decisivo round

SCENE DALL'ULTIMO ROUND
L'ultimo round della serie è andato in scena sulla pista Tazio Nuvolari di Cervesina in provincia di Pavia. Pellegrini ha legittimato la conquista del titolo conquistando due vittorie

Pellegrini missione compiuta

di Rosario Giordano

DOPPIA VITTORIA PER IL VERONESE SULLA DALLARA DAVANTI AL CAMPIONE USCENTE RASERO. CAPRICCI METEO ED EMOZIONI SUL CIRCUITO PAVESE PER L'ULTIMO ROUND DELLA SERIE

Un cambio programma dell'ultimo momento e il round finale del Topjet FX 2000 si è disputato sulla pista pavese "Tazio Nuvolari" di Cervesina. Rimescolate le sorti della fortunata serie ideata e promossa da Piero Longhi e Luca Panizzi, chiamati ad uno slancio di capacità organizzativa, visto l'improvviso cambio di rotta nell'ultimo dei 6 appuntamenti che hanno registrato oltre 24 partecipanti in media. Con la gioia di aver tagliato per primo e sotto la pioggia anche l'ultimo dei traguardi stagionali Bernardo Pellegrini è campione 2021. Il 56enne veronese al volante della Dallara 313 Volkswagen curata dalla HT Powertrain ha dominato il week end con una doppia vittoria, sebbene abbia congelato il risultato di gara 1, dove ha subito una penalità verso la quale ha presentato ricorso. Il neo campione ha trionfato anche nella seconda a conclusiva sfida sotto la pioggia, quando prima una safety car e poi la bandiera rossa hanno deciso i destini della corsa. *«Nulla di scontato, dopo lo stop di Vallelunga* - ha sottolineato il neo campione - *Il team ha svolto un lavoro eccellente, completato dall'averla adattata alle difficili condizioni meteo. Onore ai miei avversari che fino all'ultimo hanno reso la stagione avvincente»*. Dino Rasero con la Dallara 317 della Puresport ha completato una stagione di primo piano anche su una pista a lui sconosciuta. *«Sono soddisfatto del risultato* - ha commentato - *non conoscevo affatto il tracciato, soprattutto nelle difficilissime condizioni di gara 2. L'anno scorso ho vinto io il titolo, quest'anno Pellegrini, per noi è puro divertimento»*. Nella categoria Pro–Am, ottima doppietta di Umberto Vaglio con la Dallara 308, che ha lambito le posizioni di vertice. Titolo a Patrick Bellezza, costante e proficuo con la Dallara 300 della Bellspeed. In classe Pro assolo di Togo, con un rientro in progressione. Categoria all'esperto marchigiano Franco Cimarelli su Dallara 312 del Facondini Racing con 4 successi. In Fx2, dove Salvatore Liotti ha vinto in anticipo, sotto i riflettori è stato Francesco Solfaroli, autore con un'altra Dallara 308 di una doppia vittoria, con podio assoluto. Nella classe Open della Fx 2, animata dalle Tatuus Renault il piemontese Stefano Palummieri, ha legittimato il titolo con un ottimo week end ed un testa coda sul bagnato in gara 2. Finale al cardiopalma per la classe B dove la lady Jenni Sonzogni è riuscita con due successi a capovolgere la classifica che, prima del via, la vedeva vicinissima a Simone Saglio. Fabio Turchetto con la Tatuus Renault ha vinto la classe Light, primeggiando in gara 2, gara uno al diretto avversario Riccardo Stocchi.

Antonelli talento certificato

IL BABY EMILIANO, CLASSE 2006, È STATO SCELTO COME IL MIGLIORE TRA I SEI PILOTI UNDER 16 CHE HANNO PARTECIPATO AL SUPERCORSO FEDERALE DI ACISPORT A VALLELUNGA. ECCO COM'È ANDATA

di **Dario Lucchese**

Talento certificato al cento per cento. Quella di Andrea Kimi Antonelli ormai non è una rivelazione, ma solo una conferma. Al giovanissimo emiliano classe 2006 mancava solo (per il momento) un riconoscimento che ne "ufficializzasse" l'estro. Un riconoscimento che è giunto puntuale, essendo stato scelto come il migliore dei sei piloti under 16 che hanno preso parte all'edizione del Supercorso Federale di Aci Sport svoltasi la scorsa settimana a Vallelunga. Il bolognese, ormai da quattro anni sotto l'ala di Toto Wolff, essendo Junior Driver di Mercedes-Amg Petronas Motorsport, ha nuovamente convinto tutti. Tra gli altri alunni molto speciali, selezionati dall'Università dell'Automobilismo in collaborazione con la Ferrari Driver Academy, c'erano anche il figlio d'arte Brando Badoer, Eliseo Donno, Valerio Rinicella, il brasiliano Rafael Camara e Tuukka Taponen. Al finlandese, 15 anni compiuti appena due settimane prima, è andato il Trofeo Cristiano del Balzo istituito lo scorso anno in onore di colui che per tanto tempo ha di-

retto la stessa Scuola Federale. Tutti promossi, al termine di un percorso ben dettagliato.
Dal training atletico e mentale svolto dallo staff di Formula Medicine ad una prima presa di contatto con la pista, al volante delle Renault Clio Rs schierate dalla Fast Lane Promotion e gestite da Progetto E20, quest'anno uno dei team protagonisti del monomarca riservato alle berline francesi. Un passaggio alle ruote coperte che ha richiesto una normale fase di adattamento, considerando l'estrazione kartistica dei partecipanti. Una fase superata positivamente, che ha visto i ragazzi migliorarsi gradualmente, completando la mattina soltanto pochi giri con le slick ed affrontando i successivi turni in condizioni molto difficili a causa del bagnato.
Poi due giornate no stop con le Formula 4 dell'Iron Lynx gommate Pirelli, una per ciascun pilota. In cattedra il supervisore Emanuele Pirro, Giancarlo Minardi, responsabile del Progetto Giovani e presidente della Commissione Velocità di Aci Sport, gli istruttori federali Niki Cadei, Eddie Cheever, Gabriele Lancieri, Renato Leporelli, Edoardo Liberati, Sandro Montani, Luca Persiani, Christian Pescatori, Ivan Pezzolla e Enrico Toccacelo. A loro e a Raffaele Giammaria, direttore della Scuola Federale, è spettata l'ultima parola. In questo contesto ideale per i giovani, è stato anche ufficializzato l'accordo tra Aci Sport e Cetilar, che ha offerto un premio per il migliore dei piloti che parteciperanno al prossimo Stage Karting in programma a dicembre. Un impegno concreto quello che Roberto Lacorte (numero uno di Cetilar Racing) ha voluto dare a supporto del lavoro della Scuola Federale e che in futuro intende ampliare ulteriormente. ●

ALTA SCUOLA
Nei giorni scorsi a Vallelunga è andata in scena l'edizione 2021 del Supercorso Federale di Aci Sport. A svettare su tutti, in alto e sotto, il bolognese Andrea Kimi Antonelli che è risultato il migliore di un lotto di sei piloti

IL PARERE DI RAFFAELE GIAMMARIA

«**Kimi** è un talento naturale»

«Andrea Kimi ha confermato nel Supercorso Federale quello che tutti avevamo visto. Il lavoro che svolgiamo con la Scuola si riferisce ai migliori piloti che si sono messi in luce nel corso della stagione, ma in generale va ancora più in là. Antonelli è un prodotto di questo lavoro, che avevamo già individuato nel Kart Summer Camp alcuni anni fa. Il suo è un potenziale che era stato già notato e che si è confermato nel tempo». Raffaele Giammaria non ha dubbi riguardo al vincitore dell'edizione del Supercorso 2021 e rincara la dose. *«Per me Antonelli è un talento naturale, dotato di grande velocità e in possesso di una tecnica di guida redditizia. A ciò possiamo aggiungere un carattere determinato, che gli ha consentito di dimostrarsi molto concreto in tutte le sessioni svolte. Si è migliorato molto sulla consistenza, amministrando bene anche le gomme. Ha capito dove e come impostare il lavoro».* Un premio meritato per questo quindicenne, studente del secondo anno dell'istituto tecnico con indirizzo marketing internazionale di Casalecchio di Reno, che ha impressionato tutti quest'anno al suo debutto nella Formula 4 tricolore, in cui ha preso parte per limiti d'età soltanto agli ultimi tre appuntamenti della stagione con il team Prema. In nove gare Antonelli è salito tre volte sul podio, centrando un secondo e due terzi posti nel conclusivo round di Monza. In sei occasioni è finito tra i primi tre nella classifica Rookie, centrando quattro vittorie, vincendo nel confronto con i suoi compagni di squadra (considerando anche test ufficiali, libere e qualifiche), fatta eccezione per quello con il più esperto Sebastian Montoya a cui è stato davanti solo in un'occasione. Non male per un pilota che ha completato ufficialmente nei weekend di gara solo 359 giri per un totale di 1861 chilometri, addirittura chiudendo decimo in campionato nonostante abbia saltato i primi quattro appuntamenti. Un primo assaggio in vista del 2022, quando ha già confermato la sua presenza nella stessa serie con la squadra guidata da Angelo Rosin. Per quanto riguarda gli altri, ancora positive sono state le parole di Giammaria. *«Se consideriamo il livello di quest'anno del Supercorso Federale, posso sicuramente dire che è stato in assoluto il più alto elevato* - ha proseguito il direttore della Scuola Federale - *Badoer è stato il protagonista di un un finale in crescendo molto interessante, così come gli altri due piloti italiani che hanno faticato un po' all'inizio, migliorandosi poi costantemente. A Taponen abbiamo riservato il Trofeo Cristiano del Balzo che viene riconosciuto a colui che ci impressiona per qualcosa di particolare. Ci ha colpito per la capacità di concentrarsi nei long run, per la costanza di rendimento, la gestione delle gomme e il sapere dare un ottimo feedback sulle vetture che ha guidato».*

QUANDO ATTIVITÀ FA RIMA CON SOLIDARIETÀ

Nel **nome** del **grande Clay**

Il **prossimo** 27 novembre a partire dalle ore 20.00 sarà allestita l'ultima "corsa" dell'anno 2021 con l'organizzazione del 28° Gran Premio della Solidarietà; è un'iniziativa nata nell'anno 1994 con una prima raccolta fondi di poco superiore agli 8 milioni di lire integrati dallo stesso Clay Regazzoni per raggiungere la cifra di 10 milioni che furono donati al reparto di uroparaplegia dell'ospedale di Magenta all'epoca diretto dal professor Alberto Zanollo. Da quell'anno e fino al 2006 con impegno vennero raggiunte delle belle soddisfazioni e ottimi riscontri in termini di solidarietà; dopo la scomparsa del campione svizzero (presidente onorario del Club) venendo meno il suo carisma vi fu un calo che creò qualche difficoltà a sostenere i centri di recupero e di riabilitazione che nel frattempo si erano aggiunti quali beneficiari dei fondi. Per fortuna subentrava la famiglia Regazzoni (la signora Mariapia e i figli Alessia e Gian Maria) per sostenere il sodalizio lodigiano e i suoi obbiettivi permettendo così di recuperare quella battuta d'arresto con ottimi risultati, arrivando a donare in tutti questi anni oltre 900 mila euro; purtroppo l'anno 2020 l'emergenza sanitaria ha impedito di arrivare alla cifra simbolica di un milione di euro, "contiamo di avvicinarsi il più possibile con l'anno 2021" è l'appunto che proviene dal Consiglio direttivo. Ricordiamo che alla cena solidale parteciperanno ospiti del mondo sportivo motoristico e nell'occasione sarà assegnato, come ormai da tradizione, il "Casco d'oro" (15esima edizione); tuttavia, da parte del Club Clay Regazzoni le bocche rimangono cucite, nessuna rivelazione sul destinatario del prestigioso riconoscimento; unico indizio, sarà un ex pilota di Formula Uno. E come sempre sarà una sorpresa per i partecipanti.

Giacomo Tansini, ricevuta via email

DA PARTE DI UN ESPERTO FAN DELLA F.1

Poca simpatia per la **F.1** hi-tech

Proseguendo il discorso iniziato da Justo P. Lopez Marques, per quanto riguarda il DRS concordo anch'io, ma non solo, anche tutta questa elettronica per me non va bene, si e persa la staccata in entrata della curva, la partenza... Ma scherziamo partire con l'assistenza della centralina?! Ma che cavolo è, premi l'acceleratore e rilasci la frizione e il computer gestisce la partenza... Mah!! Dicono tutto per lo spettacolo... Guardatevi il filmato di Monza del 1971, in cinque a lottare per la vittoria, vinta poi dalla Brm di Peter Gethin, io ero presente e lo spettacolo che hanno dato è stato enorme: rivivo ancora oggi l'emozione di quella gara. Anni addietro ero andato alla ricerca su YouTube per vedere se trovavo il filmato. Ci vogliono i piloti e non certo le macchine con elettronica per fare una gara-spettacolo!

Vincenzo Pedone, Verona

www.autosprint.it

Direttore responsabile
Andrea Cordovani
a.cordovani@autosprint.it

Mario Donnini
m.donnini@autosprint.it
06.49.92.343

Segreteria
segreteria@contieditore.it

Fotografie: **Motorsport-Images, Bettiol, Getty Images, Fuggiano**
Humour: **Giorgio Serra**
Testi: **Pino Allievi, Alessandro Bucci, Fulvio Cavicchi, Gianni Cogni, Massimo Costa, Cesare De Agostini, Paolo Filisetti, Alfredo Filippone, Giorgio Ferro, Diego Fundarò, Alessandro Gargantini, Marco Giordo, Piero Libro, Dario Lucchese, Arturo Rizzoli, Alberto Sabbatini, Daniele Sgorbini, Fulvio Solms, Leonardo Todisco Grande, Giorgio Terruzzi, Leo Turrini, Carlo Vanzini, Alex Zanardi**

Statistiche: **Michele Merlino**
Abbonamenti e arretrati: **abbonati@tre-effe.net**

Italo Benedetti, Silvana Burgaretta, Francesco Candido, Adriano Cimarosti, Antonio Granato, Gianni Mancini, Gabriele Michi, Maurizio Rigato.

Conti Editore Srl, Piazza Indipendenza 11/B, 00185 Roma
Redazione: Piazza Indipendenza 11/B - 00185 Roma
Telefono: 06.49921 - Fax: 06.4992690
Registrato presso il Tribunale di Bologna n. 3395 del 25/2/1969.
Abbonamenti e Copie Arretrate
Treeffe S.r.l. Via Bomarzo, 34 - 00191 Roma
Telefono: 051.61.54.523 - da lunedì a venerdì ore 9-13 14-16
Fax: 06.56.56.16.53
Sito acquisto abbonamenti: www.abbonatiweb.it
Prezzi abbonamenti: Italia annuale euro 80,00, semestrale euro 60,00.
Estero: Europa euro 180,00, Asia/Americhe/Africa euro 260,00, Oceania euro 280,00.
Modalità di pagamento c/c postale 1048510505 intestato a Treeffe S.r.l., o bonifico bancario IBAN: IT 06Z0760103200001048510505, codice swift BPPIITRRXXX.
Gli arretrati sono disponibili dal 2015 in poi al prezzo di euro 9,00 cadauno comprese le spese di spedizione.
Stampa: Poligrafici il Borgo S.r.l. - Via del Litografo, 6 - 40138 Bologna
Tel. 051 6034001.
Distributore per l'Italia e l'Estero
Press-Di Distribuzione Stampa e Multimedia S.r.l. 20090 Segrate
Concessionaria esclusiva per la pubblicità Italia ed estero:
Sport Network s.r.l. - www.sportnetwork.it

Sede legale: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 - Roma
Uffici Milano: Via Messina, 38 - 20154 Milano
Telefono 02.349621 - Fax 02.3496450
Uffici Roma: Piazza Indipendenza, 11/b - 00185 Roma
Telefono 06.492461 - Fax 06.49246401
Banche Dati di uso redazionale

PERIODICO ASSOCIATO ALLA FIEG FEDERAZIONE ITALIANA EDITORI GIORNALI

ACCERTAMENTI DIFFUSIONE STAMPA
Certificato ADS n. 8686 del 25/05/2020